UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

**PROGRAMA ACADÉMICO DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**IMPACTO EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EXPORTACIONES DE
UVA EN LA REGIÓN ICA A RAÍZ DEL DESARROLLO PORTUARIO DEL
PUERTO GENERAL SAN MARTÍN.**

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES

Oliva Flores, Luis Felipe (0000-0002-9159-4937)

Tavera Herrera, Katherine Ishell (0000-0003-1547-659X)

ASESOR

Fernández Giura, Elix Alberto (0000-0002-5455-9630)

Lima, 21 de marzo de 2019

DEDICATORIA

A Dios a quien me encomiendo siempre, a mis padres por ser el ejemplo en todo paso que doy, tanto en el ámbito académico como en la vida, a mi hermano, tios y amigos que de manera directa e indirecta aportaron su granito de arena para hacer posible esta investigación.

A mis padres por el apoyo incondicional en cada proyecto.

RESUMEN

En los últimos años en el Perú se ha venido experimentando un crecimiento y dinamismo importantes, apoyados por la demanda y atractivos precios en los mercados internacionales, entre los sectores productivos más destacados encontramos a la agricultura, específicamente la uva como uno de sus productos estrella, las uvas frescas lideran el ranking de exportación agrícola con US\$ 651 millones exportados durante el 2017. Sin embargo, para que todo este desarrollo y crecimiento sea sostenible en el tiempo, debe estar acompañado de una importante inversión tanto pública como privada, así como también mejorar la infraestructura, tecnología y demás factores relacionados al desarrollo y la competitividad.

En ese sentido, nace el puerto General San Martín, ubicado en el departamento de Ica, como uno de los puertos con mayor potencial y expectativas para descongestionar el cada vez más saturado puerto del Callao. Ica es el principal exportador de uva donde se registró durante el 2017 el 53% de las exportaciones a nivel nacional.

Lo que queremos demostrar en esta investigación es el impacto de las exportaciones de uva en la región Ica a raíz del desarrollo portuario del puerto General San Martín.

PALABRAS CLAVE: Competitividad, Infraestructura.

ABSTRACT

In recent years, Peru has been experiencing significant growth and dynamism, supported by demand and attractive prices in international markets, among the most important productive sector are agriculture, specifically the grape as one of its flagship products, fresh grapes lead the agricultural export ranking with US \$ 651 million exported during 2017. However, for all this development and growth to be sustainable over time, it must be accompanied by significant public and private investment, as well as improving infrastructure, technology and other factors related to development and competitiveness.

In this sense, the General San Martin port, located in the department of Ica, is born as one of the ports with the greatest potential and expectations to decongest the increasingly saturated port of Callao. Ica is the main exporter of grapes there 53% of exports were registered nationwide in 2017.

What we want to demonstrate in this research is the impact of grape exports in the Ica region as a result of the port development of the General San Martin port.

KEY WORDS: Competitiveness, infrastructure.

INDICE GENERAL

INDICE GENERAL	v
INDICE DE CUADROS.....	vii
INDICE DE TABLAS	viii
INTRODUCCIÓN	ix
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO	10
1.1 Marco Histórico.....	10
1.1.1 Situación actual de los puertos del Perú	10
1.1.2 Situación actual del Terminal Portuario General San Martín.....	13
1.2 Antecedentes de la investigación	15
1.3 Bases teóricas	17
1.3.1 Competitividad	17
1.3.2 Transporte	19
1.4 Marco conceptual	24
1.4.1 Competitividad Exportadora.....	24
1.4.2 Desarrollo Portuario	28
CAPÍTULO II. PLAN DE INVESTIGACIÓN	33
2.1 Situación de la problemática	33
2.1.1 Problema Principal	36
2.1.2 Problemas Específicos	36
2.2 Hipótesis.....	36
2.2.1 Hipótesis Principal.....	37
2.2.2 Hipótesis Específicas	37
2.3 Objetivos	37
2.3.1 Objetivo Principal.....	37

2.3.2 Objetivos Específicos	37
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE TRABAJO.....	39
3.1 Tipo de la investigación	39
3.1.1 Alcance de la investigación	39
3.1.2 Diseño de la investigación.....	39
3.2 Operalización de las variables.....	40
3.3 Proceso de muestreo: tamaño y selección de la muestra.....	42
3.3.1 Población de estudio	42
3.3.2 Tamaño de la Muestra	44
3.4 Instrumentos metodológicos para el recojo de la investigación.....	46
3.4.1 Primera Etapa: Investigación Cualitativa	46
3.4.2 Segunda Etapa: Investigación Cuantitativa	46
CAPÍTULO IV. DESARROLLO Y APLICACIÓN	47
4.1 Aplicación principal	47
4.1.1 Herramienta cualitativa: Entrevistas a profundidad	47
4.1.2 Herramienta cuantitativa: Encuestas	47
4.2 Aspectos éticos.....	48
4.3. Validez y Confiabilidad	48
CAPITULO V. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	51
5. 1 Presentación de resultados	51
5.2 Proceso de prueba de hipótesis	74
5.2.1 Contrastación de hipótesis principal.....	74
5.2.2 Contrastación de hipótesis específicas	75
CONCLUSIONES	80
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	82
ANEXOS	90

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1.- Clasificación de los terminales portuarios	10
Cuadro 2.- Características de las concesiones de los TP.	11
Cuadro 3.- Evolución del concepto de competitividad.....	17
Cuadro 4.- Ventajas y desventajas según modo de transporte.....	23
Cuadro 5.- Ventajas y desventajas del transporte multimodal.....	24
Cuadro 6.- Especificaciones del puerto General San Martín	32
Cuadro 7.- Principales puertos y caletas de Ica	35
Cuadro 8.- Operacionalidad de las variables	41
Cuadro 9: Pregunta 1	51
Cuadro 10: Pregunta 2	52
Cuadro 11: Pregunta 3	53
Cuadro 12: Pregunta 4	54
Cuadro 13: Pregunta 5	55
Cuadro 14: Pregunta 6	56
Cuadro 15: Pregunta 7	57
Cuadro 16: Pregunta 8	58
Cuadro 17: Pregunta 9	59
Cuadro 18: Pregunta 10	60
Cuadro 19: Pregunta 11	61
Cuadro 20: Pregunta 12	62
Cuadro 21: Pregunta 13	63
Cuadro 22: Pregunta 14	64
Cuadro 23: Pregunta 15	65
Cuadro 24: Pregunta 16	66
Cuadro 25: Pregunta 17	67
Cuadro 26: Pregunta 18	68
Cuadro 27: Pregunta 19	69
Cuadro 28: Pregunta 20	70
Cuadro 29: Pregunta 21	71
Cuadro 30: Pregunta 22	72
Cuadro 31: Pregunta 23	73
Cuadro 32: Pregunta 24	74

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Desempeño de Perú en los índices globales.	13
Tabla 2.- Comparativo de costos por servicios de los TP San Martín, Callao y Paita	30
Tabla 3.- Exportaciones de uva por departamento.....	33
Tabla 4.- Principales puertos de embarque de uva	34
Tabla 5.- Empresas exportadoras de uva de Ica.....	42
Tabla 6.- Muestra para la investigación.....	44
Tabla 7: Pregunta 1	51
Tabla 8: Pregunta 2	52
Tabla 9: Pregunta 3	53
Tabla 10: Pregunta 4	53
Tabla 11: Pregunta 5	54
Tabla 12: Pregunta 6	55
Tabla 13: Pregunta 7	56
Tabla 14: Pregunta 8	57
Tabla 15: Pregunta 9	58
Tabla 16: Pregunta 10	59
Tabla 17: Pregunta 11	60
Tabla 18: Pregunta 12	61
Tabla 19: Pregunta 13	62
Tabla 20: Pregunta 14	63
Tabla 21: Pregunta 15	64
Tabla 22: Pregunta 16	65
Tabla 23: Pregunta 17	66
Tabla 24: Pregunta 18	67
Tabla 25: Pregunta 19	68
Tabla 26: Pregunta 20	69
Tabla 27: Pregunta 21	70
Tabla 28: Pregunta 22	71
Tabla 29: Pregunta 23	72
Tabla 30: Pregunta 24	73

INTRODUCCIÓN

Perú viene aumentando su participación en el comercio exterior desde hace varios años. En el 2017, las exportaciones peruanas llegaron a los US\$ 44,027 millones, creciendo 21%, y superando su desempeño de los últimos cinco años. Para el comercio exterior, los puertos son los puntos de acceso, las principales puertas de entrada y salida de bienes y servicios de un país. Por esto, contar con puertos con infraestructura adecuada y equipos modernos es fundamental para el desarrollo, tanto del país como de la propia localidad que alberga al puerto.

Para lograr esta mejora en la infraestructura portuaria, el Perú ha concesionado alguno de sus puertos. Esto ha permitido que los puertos sean modernizados en menor tiempo, a consecuencia de la inversión privada. Entre los puertos concesionados se encuentra el Terminal Portuario General San Martín, en el departamento de Ica.

Los puertos cumplen una función fundamental en la cadena logística internacional y las empresas exportadoras tienen en cuenta la calidad de los servicios y la competitividad de los puertos en sus estrategias; los puertos deben estar en sincronía con las estrategias y ayudarlos a ser más competitivos, puedan reducir costos y tiempo.

Por lo mencionado anteriormente, nuestro objetivo general para esta investigación es determinar la relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín. Nuestros objetivos específicos se centran en identificar la relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de Ica; determinar la relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica; y determinar la relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

La investigación tiene como fin analizar los beneficios que ha originado la concesión del Puerto General San Martín, en cuanto a la infraestructura del puerto, a los nuevos equipos, a la tarifa portuaria, entre otros. De esta forma, los exportadores contarán con mayor información para la toma de decisiones para implementar estrategias que les permita ahorrar costos y reducir tiempos; además se busca examinar si el desarrollo portuario de Ica está apoyando la competitividad exportadora de la región.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO

1.1 Marco Histórico

1.1.1 Situación actual de los puertos del Perú

Perú cuenta con 21 puertos según el registro de la Autoridad Portuaria Nacional - APN, de los cuales 16 están ubicados a lo largo de la costa peruana.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, existen 87 terminales portuarios distribuidos entre todos los puertos. Estos se encuentran clasificados como se observa en el Cuadro 1.

Cuadro 1.- Clasificación de los terminales portuarios

USO	TITULARIDAD	Número de terminal portuario
PÚBLICO	CONCESIONADA	7
	NO CONCESIONADA	30
	CESIONADA	8
PRIVADO	PRIVADA	42
	Total	87

Fuente: MTC

Los 7 terminales portuarios que se encuentran concesionados actualmente son:

- Terminal Portuario Paita;
- Terminal Portuario Yurimaguas;
- Terminal Portuario Callao, terminal multipropósito muelle norte;
- Terminal Portuario Callao, terminal de embarque de concentrado de minerales;
- Terminal Portuario Callao, terminal de contenedores muelle sur;
- Terminal Portuario General San Martín - Pisco; y
- Terminal Portuario Matarani

En el Cuadro 2, se presentan las características de las concesiones en el Perú, según el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN. Cabe mencionar que de los 7 puertos concesionados, 6 son puertos marítimos y 1 es un puerto fluvial (TP Yurimaguas).

Los contratos de concesión suscritos incluyen el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación de las infraestructuras portuarias. Asimismo, otorgan el derecho de operar bajo la modalidad mono-operador de todos y cada uno de los servicios que se brinden dentro de sus respectivos terminales.

La única excepción es el contrato por el Terminal Portuario Matarani, que incluye la construcción, conservación y explotación del terminal y puede sub-contratar los servicios que se prestan dentro del puerto, salvo los servicios de amarre, desamarre, uso de amarradero, uso de muelle y transferencia de carga.

Cuadro 2- Características de las concesiones de los TP.

Infraestructura	Ubicación	Área de influencia	Concesionario	Fecha de concesión	Vigencia de la concesión
Terminal Portuario Matarani	Arequipa	Arequipa, Puno, Cusco, Tacna y Bolivia	Terminal Internacional del Sur S.A.	17/08/1999	30 años
Nuevo Terminal de Contenedores	Callao	Lima, Ica, Ancash y zona centro	DP World Callao S.R.L.	24/07/2006	30 años
Terminal Portuario Paita	Piura	Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Piura, Tumbes y San Martín	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	09/09/2009	30 años
Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales	Callao	Lima, Pasco, Junín y Huancavelica	Transportadora Callao S.A.	28/01/2011	20 años

Continuación Cuadro 2:

Infraestructura	Ubicación	Área de influencia	Concesionario	Fecha de concesión	Vigencia de la concesión
Terminal multipropósito Muelle Norte	Callao	Lima, Ica, Ancash y zona centro	APM Terminals S.A.	11/05/2011	30 años
Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas	Loreto	Chiclayo, Piura y la región amazónica	Concesionaria Puerto Amazonas S.A.	21/05/2011	30 años
Terminal Portuario General San Martín	Ica	Lima, Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac	Terminal Portuario Paracas S.A.	21/07/2014	30 años

Fuente: OSITRAN (2017) Análisis de la infraestructura portuaria del Perú. Recuperado de: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/documentos-de-trabajo/>

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (2005) hace hincapié en que un puerto eficiente necesita infraestructura adecuada, equipamiento, comunicación y un equipo directivo motivado.

A pesar de la inversión en infraestructura portuaria, ya sea privada, pública o a través de concesiones, esto no es suficiente para eliminar la brecha en infraestructura que presenta el país.

Al cierre del 2016, las inversiones en infraestructura portuaria ascienden a 2,451 millones de dólares americanos, creciendo un 32.2% desde el 2011. Comex (2018) menciona que la Asociación para el Fomento de la infraestructura Nacional (AFIN), calculó en el 2015, que la brecha en infraestructura portuaria era de 6,287 millones de dólares americanos para alcanzar el promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) hacia 2025.

Este aumento de inversión hace contraste también con los resultados del Perú en los índices de competitividad de los últimos años.

La Autoridad Portuaria Nacional (2018) resalta tres resultados desfavorables para el país, como se observa en la Tabla 1:

- Desempeño logístico del Banco Mundial: entre el 2012 y 2016, Perú retrocedió 9 posiciones.
- Competitividad global del World Economic Forum: entre el 2014 y 2017, retrocedió 11 posiciones.
- Doing Business - Comercio transfronterizo: entre 2015 y 2018, retrocedió 37 posiciones.

Tabla 1.- Desempeño de Perú en los índices globales.

Países (Ranking)	2012	2016	Va Ranking
Alemania	4	1	▲
Chile	39	46	▼
México	47	54	▼
Perú	60	69	▼
Colombia	64	94	▼

Fuente: Banco Mundial

Países (Ranking)	2014	2017	Va Ranking
Suiza	1	1	■
Chile	34	33	▲
México	55	51	▲
Perú	61	72	▼
Colombia	69	66	▲

Fuente: World Economic Forum

Países (Ranking)	2015	2018	Va Ranking
Austria	19	1	▲
Chile	40	68	▼
México	44	63	▼
Perú	55	92	▼
Colombia	93	128	▼

Fuente: Banco Mundial

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2018).

Entre los principales problemas que se destacan se encuentra el déficit de infraestructura y equipamiento portuario, así como el congestionamiento vehicular en las rutas y alrededores de los puertos.

Según OSITRAN (2017), al 2016, los terminales concesionados movilizan el 93,6% del tráfico de carga marítima, destacando el Terminal Portuario del Callao con un 70,5%. Esto resalta el tráfico en el Puerto del Callao y sus inmediaciones.

1.1.2 Situación actual del Terminal Portuario General San Martín

Como se explica en el Cuadro 2, el Terminal Portuario General San Martín fue concesionado en julio del 2014 a la empresa Terminal Portuario Paracas S.A. con una vigencia de 30 años; implica cuatro etapas de inversiones que consisten en la construcción, entre otras obras de infraestructura, de un amarradero multipropósito, patio de almacenamiento, antepuerto,

dragado, modernización del muelle 1 y 2; con una inversión total de USD 249,1 millones (incluido IGV), según información de OSITRAN.

La infraestructura inicial, heredada de ENAPU y con la que empezó a trabajar el concesionario fue:

- Un muelle con cuatro amarraderos de 175 metros cada uno, de los cuales dos estaban en mal estado.
- Calado de los amarrados 1 y 2 corresponde a 10,5 y 10,0 metros.
- Dos almacenes de 3,174 m² cada uno, en mal estado.
- Diez zonas de almacenamiento de 73,897 m² en total, de las cuales ocho se encontraban en mal estado.

Según el Informe de Desempeño de OSITRAN (2017), el proyecto tiene 4 etapas. Estas están divididas, según información del Terminal Portuario de Paracas S.A; de la siguiente manera. Etapa 0 o inicial que incluye 340 metros de muelle con 10.25 metros de calado; ante puerto; tres Reachstackers de 45 toneladas; cuatro cargadoras frontales de 8 toneladas; tres elevadoras de 20, 4 y 2 toneladas; dos camiones de terminal de 35 toneladas; cuatro Spider Grabs de 13 y 15 toneladas; siete tolvas, seis cucharas y catorce spreaders.

La Etapa 1 consiste en 350 metros de muelle con 14 metros de calado, dos grúas móviles liebherr de 120 toneladas, almacén de piedra de hierro, planta de tratamiento de agua y 504 tomas eléctricas para contenedores reefer. Esta etapa está planeada para iniciarse en Setiembre del 2019.

La Etapa 2 considera 700 metros de muelle con 14 metros de calado, 2 grúas móviles liebherr de 120 toneladas, grúa pórtico, 4 rtgs, almacén de cobre y zinc y almacén de granel. Esta etapa está planificada para Setiembre del 2020. La última etapa, Etapa 4, empieza cuando el puerto alcance una demanda de 225 mil Toneladas por año de granos limpios

Al cierre del 2017, según el Informe de desempeño realizado por OSITRAN, señala las siguientes conclusiones:

- Se movilizaron 42 más que el periodo 2016, llegando a 172 naves. El servicio estándar de carga de contenedores se expandió en 557,7% respecto al año anterior,

principalmente por un incremento en las exportaciones de productos de agrarios, como cebollas y uvas.

- Las inversiones realizadas consistieron en adquisición de equipos, alcanzando un nivel de cumplimiento acumulado de 1,8% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión.
- Producto de las inversiones realizadas en equipamiento, el Concesionario cuenta, entre otras cosas, con dos Portacontenedores Full Terex FTC 45H, un Reach Stacker 45 toneladas, dos Tractores de puerto YT 182 4x2, tres Corner Less – Semitrailer 45, tres montacargas, cuatro cargadores frontal, un marco y una barra de Izaje.

Durante el primer semestre del 2018, el Terminal Portuario Paracas S.A. inició con los trabajos de dragado en el muelle, ejecución del movimiento de tierras, demolición de edificios y la instalación del cerco perimétrico del proyecto; según informó el diario La República.

1.2 Antecedentes de la investigación

Antecedentes nacionales

García y Quevedo (2016) en su tesis “Impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos fresco como carga refrigerada” plantean que la concesión del puerto de Paita ha contribuido de manera positiva con la mejora de la infraestructura portuaria logrando una gestión operativa óptima y competente a nivel internacional en la exportación de frutos frescos como carga refrigerada. Los autores señalan que el puerto que ha habido una reducción de tiempos y costos de exportación. Hacen hincapié en que la mejora de la infraestructura ha vuelto al puerto más atractivo para las navieras, mejorando considerablemente la oferta.

Arévalo, Díaz, Fabián y Palomino (2015) en su tesis “Planeamiento estratégico para la Región Ica al 2025” analizan como parte de los factores avanzados del diamante de Porter a la infraestructura de transporte de la región. A pesar de que Ica se encuentra entre los primeros lugares de competitividad, resaltan la importancia de desarrollar la infraestructura vial, aeropuertos y puertos para convertirse en el operador logístico de la macro región Ica, Huancavelica y Ayacucho. Mencionan los avances de las concesiones del aeropuerto de Pisco

y el Puerto General San Martín. Hacen hincapié en la ventaja competitiva de la región Ica al encontrarse en una ubicación geográfica estratégica para el tránsito de mercancías y la conexión con otras regiones.

Encarnación, Fuentes, Ramírez y Rojas (2016) en su tesis “Plan estratégico del Puerto San Martín” mencionan que el Puerto de San Martín responde muy bien a las oportunidades planteadas por sus análisis. Hacen referencia a la primera exportación hecha desde ese puerto a Estados Unidos de productos agrícolas refrigerados a partir de la concesión y la consecuente modernización del puerto.

Abad, Mendivil, Puig y Quinto (2017) en su tesis “Plan estratégico del sector agroindustria de Piura” mencionan la importancia de la modernización del puerto de Paita para las exportaciones agroindustriales.

Dávila, Morales, Pomar y Santos (2016) en su tesis “Plan estratégico del Puerto de Paita” mencionan que la modernización del puerto por la concesión a Terminales Portuarios Euroandinos ha mejorado el rendimiento del terminal de 22 a 70 contenedores por horas/nave. Hacen hincapié en las certificaciones internacionales que ha recibido el puerto que lo convierte en una puerta con estándares mundiales. Explican que para mejorar la competitividad de este puerto se necesitan terminar de desarrollar la infraestructura vial para una correcta conectividad interna del puerto, así como la revisión de costos y tiempos logísticos para mantenerse competitivo frente a los puertos nacionales que empiezan a ser concesionados y los puertos extranjeros que empiezan a potenciarse.

Antecedentes internacionales

Ángeles, Carrillo y Zepeda (2017) en su tesis “Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México” señalan que la disponibilidad de infraestructura portuaria tiene una influencia positiva en el crecimiento económico regional. La influencia de la infraestructura portuaria no sólo depende de su disponibilidad, sino que es afectada por el uso y aprovechamiento, el cual es determinado por la demanda de servicios de transporte.

Ruiz y Vázquez (2014) en su tesis “Competitividad portuaria en el Pacífico mexicano, con especial referencia a Ensenada, Baja California” examinan los componentes de la

competitividad portuaria mencionando a la infraestructura del puerto, su ubicación geográfica, conectividad marítima y terrestre, continuidad de operaciones, entre otros. Concluyen que el puerto con mejor resultado es el puerto de Manzanillo, dando sus resultados en características físicas y comerciales.

Ortiz (2010) en su artículo “Modernización y ampliación del Puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana” publicado en la revista “Revista Exploratoris Observatorio de la Realidad Global” señala que el crecimiento del movimiento de mercancías empezó a ser más acelerador a partir de 1994 con la reforma del sistema portuario de México y el inicio de la modernización del puerto.

1.3 Bases teóricas

1.3.1 Competitividad

La Real Academia Española (RAE), define la competitividad como la “capacidad de competir” y también como la “rivalidad para la consecución de un fin”.

Cuadro 3.- Evolución del concepto de competitividad

Fuente: CEPAL

La competitividad tiene diversas definiciones y depende mucho de la unidad de análisis al que se enfoque. Por ejemplo, si queremos analizar la competitividad desde el punto de vista empresarial, nos vamos a enfocar en el rendimiento de la firma o empresa dentro del mercado y su participación, por otro lado, si nos enfocamos en la competitividad como país, veremos aspectos macro comparables a otras naciones desglosándolo en PBI, infraestructura nacional, deuda externa, balanza comercial, etc.

Entendiendo la diversidad de conceptos y enfoques se darán 03 definiciones de competitividad, el primero desde un enfoque empresarial, el segundo desde un enfoque de industria o sector y finalmente una definición con enfoque país.

Competitividad empresarial. - definida por Martínez Senra (1999) como “la capacidad de la empresa para producir bienes y servicios destinados a los distintos mercados donde compite, manteniendo o incrementando su cuota de participación relativa en ellos y obteniendo una renta con la que se retribuye a los propietarios de todos los recursos implicados”.

Competitividad del sector o industria. - Martínez Senra (1999), cita el siguiente concepto sobre competitividad de industria: “capacidad de un sector para aumentar, en condiciones de libre competencia, su participación en los mercados interior y exterior, a la vez que mantiene un crecimiento satisfactorio de las rentas reales generadas por su actividad (Cohen, Teece, Tysson y Zysman 1984)”.

Michael Porter (1982), sostiene que al analizar la posición de una empresa dentro de un sector y la ventaja competitiva de la misma se deben considerar elementos tales como los competidores, el poder de negociación de proveedores y clientes, la aparición de posibles productos sustitutos y la amenaza de nuevas entradas o competidores potenciales (Porter 1982, p.24).

Competitividad de país. - el foro económico mundial o WOF en sus siglas en inglés, ha medido la competitividad de los países desde 1979, el WOF (2016) plantea la siguiente definición “La competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país”. Para medirlo evalúan 12 áreas incluidas dentro de 3 pilares:

- Pilar 1 - requisitos básicos, que contiene instituciones, infraestructura, entorno macroeconómico, salud y educación primaria.
- Pilar 2 - potenciadores de eficiencia, incluye educación superior y training, eficiencia del mercado de bienes, tamaño de mercado, preparación tecnológica, desarrollo del mercado financiero y eficiencia del mercado laboral.
- Pilar 3 - innovación y sofisticación, incluye las áreas de innovación y sofisticación de negocios.

Para Lombana y Rozas (2008), la Nueva Teoría del Comercio postula que “los agentes económicos pueden crear ventaja comparativa a través de las estrategias de los privados o las políticas comerciales de los públicos”. Ejemplo de países como Singapur y Chile quienes no tienen una extensión territorial comparable con varios países de América pero que sin embargo han alcanzado el desarrollo gracias a la tecnología y el capital.

1.3.2 Transporte

El transporte es definido por Portales (2012) como el movimiento de personas, materiales o productos, desde donde se producen, elaboran o cultivan a otro donde lo consumen, transforman, distribuyen o almacenan. Es decir, moverlo a donde es requerido en el tiempo y modo estipulado. Esto significa generar una ventaja o desventaja para las empresas.

Chopra y Meindl (2013) explican que el transporte es un elemento fundamental de la cadena logística y un componente significativo de los costos. Mencionan que elegir el transporte más barato no es sinónimo de ahorro de costos totales ni mejores tiempos.

Kunaka, Mustra y Saez (2013) comenta que un mejor desempeño logístico está altamente relacionado con la expansión del comercio, la diversificación de las exportaciones, la atracción de la inversión extranjera directa (IED) y el crecimiento económico.

Huamán y Puente (2017) mencionan la importancia de conocer las características de la carga para la elección del modo de transporte; los cuales pueden ser marítimo, aéreo, carretero, ferroviario o fluvial. La infraestructura de soporte para los modos de transporte es también un elemento clave para la elección del transporte.

Kunaka, Mustra y Saez (2013) mencionan que el transporte multimodal es una alternativa más eficiente al minimizar tiempos muertos, utilizando mejor los equipos y alcanzando economías de escala.

a. Transporte Marítimo

Dong-Wook, Eon-Seong y Hyung-sik (2012) explican que el transporte marítimo es clave en la cadena logística y no sólo incluye el transporte en sí, sino otras actividades logísticas relacionadas.

Actualmente, el transporte marítimo es el predominante en el comercio exterior por su capacidad para movilizar grandes cargas a bajos costos y cualquier tipo de carga, como mencionan Chopra y Meindl (2013).

Funda y Turkay (2012) exponen que el transporte marítimo refleja directamente el desarrollo económico del mundo, ya que moviliza el 85% del intercambio mundial.

Coyle, Langley, Novack y Gibson (2013) señalan que entre las ventajas del transporte marítimo están los bajos costos y su capacidad para transportar todo tipo de carga; entre las desventajas están la baja velocidad, limitada accesibilidad y el mayor potencial de daño.

Valenzuela (2006) expone las características de este modo de transporte:

- Carácter Internacional: único medio de transporte capaz de transportar grandes volúmenes a puntos geográficamente distantes.
- Capacidad: mayor capacidad de carga.
- Flexibilidad: posibilidad de emplear barcos de diversa movilidad.
- Versatilidad: adaptados a todo tipo de carga.
- Competencia: los precios de los fletes se rigen por libre mercado.

b. Transporte Aéreo

Chopra y Meindl (2013) describen al transporte aéreo como un transporte rápido pero caro; la carga de urgencia y la carga de alto valor son las que se benefician de este medio de transporte.

Coyle, Langley, Novack y Gibson (2013) comentan que los principales tipos de carga que se movilizan en aviones son artículos de alto valor, carga perecedera, documentación urgente y ganado.

Valenzuela (2006) menciona las características que hacen a este modo de transporte atractivo:

- Rapidez: menor tiempo de tránsito, ideal para carga urgente, altamente perecedera o de alto valor unitario.
- Facilidad de seguimiento: elevado control informático.
- Seguridad: los mejores índices de seguridad entre todos los medios de transporte
- Internacionalidad: transporte de alta distancia de pasajeros y mercancías gracias a la resolución de los problemas de utilización de espacio aéreo.

c. Transporte Carretero

Según Valenzuela (2006), el transporte carretero es uno de los modos de transporte más utilizados, sobretodo en Sudamérica, para movilizar la mercancía entre países limítrofes.

Valenzuela (2006) comenta también la importancia del transporte carretero como conexión con los otros modos de transporte y es complemento de estos.

Valenzuela (2006) describe las siguientes características:

- Penetración: único transporte que realiza el servicio “puerta a puerta”.
- Flexibilidad: capacidad de transportar cualquier volumen y tipo de carga.
- Rapidez: libertad para organización de horarios debido a las facilidades de carga y descarga.
- Facilidad de coordinación con otros medios: acceso a los puertos, aeropuertos y terminales internacionales; montaje sobre otros medios.
- Adaptación a la rotación de stocks: debido a la rapidez y flexibilidad.

d. Transporte Ferroviario

Coyle, Langley, Novack y Gibson (2013) comentan que el transporte ferroviario como transporte internacional es el menos utilizado ya que existen pocas conexiones internacionales, salvo en Europa.

Coyle, Langley, Novack y Gibson (2013) explican que los trenes tienen una función relevante en el transporte multimodal, ya que frecuentemente son conexiones entre el interior del país con los puertos. Entre la carga que se suele manejar se encuentran minerales, sustancias químicas, productos agrícolas y otros productos básicos.

Valenzuela (2006) presenta estas características:

- Capacidad: grandes volúmenes de carga.
- Internacionalidad: uniformidad de infraestructura a nivel mundial (con algunas excepciones).
- Facilidad de seguimiento: controlar la situación de la carga en el momento solicitado.
- Penetrabilidad: servicio puerta a puerta para los sectores de minería.
- Flexibilidad: capacidad de transportar cualquier volumen de carga.
- Seguridad: el segundo índice de siniestralidad más bajo de los medios de transporte.

e. Transporte Multimodal

Valenzuela (2006) explica que la principal diferencia del transporte multimodal es que el generador de la carga hace un sólo contrato con un solo operador que coordina toda la cadena entre el origen y el destino. Señala, también, que es una forma eficiente y adecuada a los nuevos requerimientos del mercado, siendo más competitivo que el transporte unimodal y realiza la complementariedad de los modos de transporte.

Díaz y Rioseco (2001) explican los elementos del transporte multimodal:

- Un solo contrato: el operador de transporte multimodal se hace responsable de cualquier perjuicio o retraso que sufra la carga durante el viaje hacia el destino.
- Sujeto único de transporte: denominado operador de transporte multimodal, está encargado de organizar y vigilar la operación desde la recepción de la mercadería hasta su entrega; además, de ser el único responsable.

- Utilización de dos o más medios de transporte.

En el Cuadro 4, Valenzuela (2006) evidencia las ventajas y desventajas de los cuatro principales modos de transporte.

Cuadro 4.- Ventajas y desventajas según modo de transporte

Modo de transporte	Ventajas	Desventajas
Marítimo	Capacidad Competitividad Negociación por escala Flexibilidad de la carga Continuidad	Accesibilidad (necesita acercamiento) Costo de manipuleo Velocidad Frecuencia Congestión
Aéreo	Velocidad Apto para carga urgente Seguridad	Capacidad No apto para carga a granel No apto para productos de bajo costo No apto para artículos peligrosos
Carretero	Versatilidad (fácil acceso) Accesibilidad Prontitud (se puede programar) Seguridad	Capacidad Grandes distancias Congestión Regulaciones de tráfico y vías
Ferrovionario	Capacidad Apilamiento de contenedores Flexibilidad combinada Velocidad	Poca flexibilidad de ruta Accesibilidad (necesita acercamiento) Saqueo

Fuente: Valenzuela (2006). Elaboración: Valenzuela (2006), Adaptado.

Según Valenzuela (2006), el Cuadro 5 muestra las ventajas y desventajas del transporte multimodal.

Cuadro 5.- Ventajas y desventajas del transporte multimodal

Modo de transporte	Ventajas	Desventajas
Multimodal	Comodidad del usuario Menores costos Seguridad Precios previamente acordados	Falta de desarrollo Nula aceptación de las entidades bancarias Poca aceptación por parte de las naciones para adherirse al tratado de TM.

Fuente: Valenzuela (2006). Elaboración: Propia.

1.4 Marco conceptual

1.4.1 Competitividad Exportadora

1.4.1.1 Definición

a. Competitividad

Según Carlos Bianco (2007), la competitividad tiene diferentes definiciones, dependiendo del enfoque tenemos competitividad de una empresa, industria, sector, región o país.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), indica lo siguiente: “Según Altenburg y otros autores (1998), la competitividad empresarial es la capacidad de mantener una posición en el mercado, en particular, mediante la oferta de productos de calidad oportunamente y a precios competitivos, con flexibilidad para responder rápidamente a los cambios en la demanda y gestionando adecuadamente la diferenciación de los productos mediante la creación de capacidad innovadora y un sistema eficaz de comercialización”.

La UNCTAD (2002), define la competitividad como la “capacidad de un país para producir bienes y servicios que superen la prueba de los mercados internacionales, manteniendo y aumentando al mismo tiempo los ingresos reales de sus habitantes a largo plazo”.

El Ministerio de Economía y Finanzas (2008), define la competitividad dentro del Plan Nacional de Competitividad del Perú como la "interrelación de los diversos elementos que determinan el incremento de la productividad de las empresas y el contexto que las rodea y que les permite utilizar de manera eficiente los factores productivos, tales como los recursos humanos, el capital físico, los recursos financieros y la tecnología", además, "incluye el fortalecimiento de la institucionalidad para crear un clima de negocios favorable, dentro de un marco macroeconómico estable, que permita un adecuado funcionamiento de los mercados de factores, productos y servicios”.

De Pablo, J., Giacinti M., Tassile, V., & Saavedra, L. (2014), nos dan la siguiente definición sobre competitividad sectorial o empresarial: “capacidad de mantener o expandir su participación en los mercados y, además, elevar simultáneamente el nivel de vida de la población vinculada a la zona de producción”.

Definiremos la competitividad de la empresa como “la capacidad para, rivalizando con otras empresas, conseguir un rendimiento superior al de sus competidores” (Martínez, 2009).

b. Competitividad Exportadora

Definir la competitividad exportadora conlleva a evaluar las ventajas competitivas.

Michael Porter (1997), en su libro Estrategia competitiva, sostiene que el origen de las ventajas competitivas globales se deriva de cuatro causas:

- Ventaja comparativa convencional. - factor costo o factor calidad de producción.
- Economía de escala. - mayor producción equivale a un menor costo unitario.
- Ventajas por diferenciación del producto. - en algunos negocios, el lugar de origen o la reputación llega a ser un diferencial importante.
- Prestigio en cuanto a la información del mercado y tecnología. - Se refiere a contar con una innovación o tecnología que te dé una ventaja frente a los pares extranjeros.

Bianco (2007) sostiene que, en la competitividad exportadora, influyen aspectos como infraestructura tecnológica, el aparato institucional público, sistema financiero, etcétera. Por lo tanto, podemos definir a la competitividad exportadora empresarial como “el conjunto de ventajas competitivas tanto internas de la empresa como del estado para exportar un producto o servicio a un precio y calidad competitivo en comparación a sus pares extranjeros”.

1.4.1.2 Dimensiones

a. Costos

Según MINCETUR (2016), los costos e ineficiencias logísticas son considerados como obstáculos muy importantes para mejorar la competitividad. Debemos tener en cuenta que los 3 factores claves para una logística eficiente son los costos monetarios, las pérdidas de mercancías y los tiempos. A nivel producto, los costos logísticos no pueden considerarse igual para todos ya que varía dependiendo de la industria a la que pertenece el producto, posición geográfica, entre otros factores. El estudio indica que en el caso de los productos agrícolas específicamente, la rentabilidad están en la diferencia del precio Factory on Board (FOB) y el costo Free alongside ship (FAS).

En el caso de los productos agrícolas las pérdidas o mermas aparecen afectando todos los productos estudiados (MINCETUR 2016).

Los indicadores que se usarán en esta dimensión, considerando los objetivos de la investigación son:

- Costos de manipuleo.
- Merma.

b. Innovación

Milesi, Moori, Robert y Yoguel (2007), mencionan que tanto los insumos innovadores y resultados innovadores están muy relacionados con la capacidad y competitividad exportadora de las empresas. Además, resultado de la innovación es el valor agregado del conocimiento y experiencia adquirida, lo que genera ventajas competitivas para las empresas exportadoras.

Estos conocimientos adquiridos combinado con las innovaciones dan lugar a las llamadas capacidad tecnológicas que son de alta importancia para los países en desarrollo.

Martínez, Charterina y Araujo (2010), citan a Galende (2006), al decir que el conocimiento tecnológico acompañado de su capacidad para generar innovaciones, constituyen uno de los mayores recursos de una empresa. Luego, citan a Galende y Suárez (1999), al decir que una fuente crítica de ventaja competitiva es el factor tecnológico, junto con la capacidad de generar innovaciones.

Martínez (1999), considera dentro de los factores de competitividad a la tecnología, e indica que han emergido países que cuentan con ventajas como potencial de producción y mano de obra a bajo costo, por ello, propone hacerle frente con mejoras tecnológicas que permitirán eficiencia al reducir tiempo y costos, además de aumentar la productividad.

Por todo lo expuesto, se utilizarán los siguientes indicadores para medir la innovación:

- Procesos innovadores.
- Capacidad tecnológica.

c. Mercado

De Pablo, J., Giacinti M., Tassile, V., & Saavedra, L. (2014), proponen como medida de competitividad sectorial o empresarial enfocado al comercio exterior una herramienta llamada índice de competitividad de comercio exterior (ICCE), donde el mercado juega un factor importante, tanto la cuota o participación actual en un mercado internacional como también la tendencia de dicha cuota de mercado.

Los indicadores de acuerdo a los fines de la investigación serán:

- Cuota de mercado internacional.
- Tendencia de cuota de mercado internacional.

1.4.2 Desarrollo Portuario

1.4.2.1 Definición

El Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007 - 2030 (2008) de México menciona que el desarrollo portuario incluye las estrategias para lograr sistema portuario competitivo tales como la creación de nueva infraestructura portuaria, el desarrollo del litoral, mejora la relación puerto-ciudad, mejores vías de acceso a los puertos, mejora de los servicios portuarios e incremento de la productividad.

El Programa Nacional de Desarrollo Portuario (2005) de Perú menciona que la necesidad principal de desarrollo portuario en el Perú es la infraestructura, incluyendo en esta a la infraestructura portuaria, la adecuación del calado de los muelles, la adquisición del capital de trabajo necesario para la correcta atención del tráfico de buques. Además, menciona la infoestructura que se entiende como la capacidad de los puertos para procesar la información de los flujos de comercio como un factor de promoción del comercio y no como obstáculo.

La RAE define desarrollo como aumentar o reforzar algo de orden físico, intelectual o moral. Además, si se refiere a una comunidad humana se explica cómo progresar o crecer, especialmente en el ámbito económico, social o cultural.

TIBA México describe a los puertos como la localidad geográfica y unidad económica donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones terrestres y acuáticas, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

Para esta investigación, el desarrollo portuario se define como reforzamiento de las estrategias de infraestructura portuaria para conseguir un sistema portuario competitivo.

3.4.2.2 Dimensiones

Arieu (2013) comenta la relevancia de los puertos como centros de desarrollo regional, económico y social, siendo la conexión esencial entre el transporte marítimo y terrestre. Arieu resalta la importancia de la eficiencia del puerto para que las mercancías lleguen al destino en el menor tiempo posible al mínimo costo.

Herrera, Jooste y Suárez-Alemán (2017) mencionan que la eficiencia portuaria tiene un impacto directo en la eficiencia de toda la cadena logística así como es un determinante de los costos de transporte.

En el transporte internacional, Pedraza y Zamora (2013) encuentran relevantes y de mayor influencia las variables distancia, costo del transporte internacional y plazos del transporte internacional. Así mismo Mora y Zamora (2018) enfatizan la importancia de los costos e infraestructura para el transporte internacional.

Por lo tanto, se determinó que las dimensiones para esta investigación sean las siguientes.

a. Costos

Según Limao y Venables (2001), los costos son determinantes para que un país pueda participar completamente de la economía mundial.

Según Cerna y Lucana (2018), los costos logísticos fluctúan entre el 21% y 49% del valor total del producto; según estudios del Banco Mundial (2013) y el Banco Interamericano de desarrollo (2009), los costos logísticos representan, en promedio, el 18% de las ventas de una empresa en América Latina para empresas grandes y cerca del 42% para pequeñas y medianas empresas.

Según Huamán y Puente (2017) explican que los gastos de terminal, recogida y entrega, manipuleo en plataforma, almacenamiento, entre otros; representan entre el 15% y 25% del total de los costos mientras que los costos de movilización representan entre un 50% y 60% del costo total.

En la Tabla 2, se mencionan los costos del Terminal Portuario Paracas S.A., operador del Puerto General San Martín, comparándolos con los costos del Terminal Portuario Callao, terminal multipropósito muelle norte, operado por APM Terminals, y el Terminal Portuario Paita. Como se observa, comparativamente el Terminal San Martín presenta costos más bajos que el Puerto del Callao; sin embargo, la productividad del Terminal Portuario San Martín es menor que ambos puertos.

Tabla 2.- Comparativo de costos por servicios de los TP San Martín, Callao y Paita

Servicios	Terminal Portuario General San Martín	Terminal Portuario Callao - APM Terminals	Terminal Portuario Paita
Uso de amarradero (Metro eslora - hora)	0,569	0,92	1.03
Embarque o descarga de contenedores			
Llenos 20 pies	113,289	116,58	123,87
Llenos 40 pies	128,844	175,18	156,01
Vacíos 20 pies	90,637	93,20	123,87
Vacíos 40 pies	103,078	138,00	156,01
Precios en dólares americanos (US\$). No incluyen IGV. TP Callao y TP Paita incluyen uso de grúa pórtico. TP Paita se toman los precios del nuevo muelle de contenedores			

Fuente: Terminal Portuario de Paracas S.A. y OSITRAN.

Gestión (2015), en la nota publicada sobre el inicio de la exportaciones de contenedores en el Terminal Portuario General San Martín, comentan que utilizar este puerto significa un ahorro de US\$ 500 por contenedor para la región Ica y su zona de influencia.

Los indicadores para medir esta variable serán:

- Costos logísticos portuarios
- Costos de transporte al puerto.

b. Tiempo

Antún (2004) que el tiempo es un parámetro crucial en la logística internacional y está estrechamente relacionado con el costo.

González (2016) explica que el tiempo de transporte no sólo incluye el tiempo de tránsito, sino que involucra los procesos hasta que la mercadería está descargada en destino.

Dong-Wook, Eon-Seong y Hyung-sik (2012) mencionan que la reducción del tiempo es un factor importante para medir la eficiencia de la logística del transporte marítimo. Esto se debe a que esto afecta directamente al tiempo total de transporte y al costo logístico.

Chow y Gill (2011) menciona entre las variables para medir la competitividad logística la frecuencia de servicio.

Valenzuela (2006) explica que la frecuencia de servicios es un factor de importante independientemente del volumen de compra, de los intervalos de compra y de las distancias entre los mercados.

Los indicadores para medir esta variable serán:

- Tiempos de servicio portuario
- Frecuencia del servicio

c. Infraestructura

Huamán y Puente (2018) describen la infraestructura como los caminos, rutas, aeropuertos y puertos que permiten el funcionamiento del transporte.

Según la Cámara de Comercio de Lima (2016), en el Perú el 90% del comercio exterior se encuentra concentrado en el Puerto del Callao. Siguiendo el Plan de reactivación de las exportaciones de la CCL, el Perú tiene como alternativas el Puerto de San Martín (Ica) y el Puerto de Paita (Piura) para descongestionar el puerto principal.

Cea y Salgado (2012) mencionan que la conectividad de un puerto es fundamental para la competitividad del mismo. La conectividad interna se explica en la capacidad de conectar los puertos para transportar mercadería desde cualquier punto del país.

En el Cuadro 6, el Terminal Portuario Paracas S.A. detalla las mejoras en infraestructura que se han completado hasta el momento en el puerto General San Martín desde su concesión.

Cuadro 6.- Especificaciones del puerto General San Martín

	Puerto no modernizado	Puerto modernizado
Muelle	390 metros	700 metros
Calado	10,25 metros	14 metros
Capacidad de atraque	2 buques (eslora media 170 metros)	Eslora media 190 metros
Patio carga general	N/A	6.0 Ha
Patio contenedores	N/A	7.0 Ha
Conexión reefer	49 puntos + conexiones móviles adicionales	1,080 puntos + conexiones móviles adicionales
Capacidad actual Tm	2,000,000 Tm	2,500,000 Tm
Metros cuadrados concesión	1.220.466 m2	
- Marina	802.676 m2	
- Terrestre	417.790 m2	
Restricciones climáticas	Viento Paracas	

Fuente: Terminal Portuario Paracas S.A. Recuperado de:
<http://www.tpparacas.com.pe/wp/informacion-del-terminal/especificaciones/>

Por lo investigado, los indicadores para medir esta variable sería:

- Conectividad interna
- Condiciones del puerto

CAPÍTULO II. PLAN DE INVESTIGACIÓN

2.1 Situación de la problemática

El Perú ha exportado, durante el 2017, US\$ 44,027 millones, creciendo un 21% respecto al 2016. El Informe Mensual de Exportaciones: Diciembre 2017, realizado por SIICEX, menciona lo siguiente sobre las exportaciones del sector agroindustrial en el Perú: las exportaciones no tradicionales representaron US\$ 11,683 millones en 2017, lo que representa un crecimiento de 8% respecto al año anterior; el sector agroindustrial suma US\$ 5,892 millones durante el 2017, creciendo un 6% si se le compara con el 2016 y teniendo una participación de 50% del total de exportaciones no tradicionales. Por lo tanto, se decidió avanzar con este sector.

Entre los cinco principales productos del sector agroindustrial, que representan el 44% de las exportaciones, las uvas frescas (partida arancelaria 0806100000) lideran el ranking con US\$ 651 millones durante el 2017.

Ica es el principal productor de uva con un aporte de 37% en el 2017, le sigue Piura con un 35% y Lima con un 12%, según el BCRP (2018). Como se observa en la Tabla 3, Ica es el principal exportador de uva durante el 2017 con el 53% de las exportaciones totales de uva. Para la región Ica, las uvas representan el 10,5%

Tabla 3.- Exportaciones de uva por departamento

Departamento	FOB 2016 (Miles US\$)	FOB 2017 (Miles US\$)	% Var 2017-2016	% Participación 2017
Ica	286,991	344,989	20%	53%
Piura	261,199	214,450	-18%	33%
Lambayeque	47,880	38,434	-20%	6%
Arequipa	17,415	17,583	1%	3%
La Libertad	20,854	17,529	-16%	3%
Ancash	3,294	9,218	180%	1%

Continuación Tabla 3.

Departamento	FOB 2016 (Miles US\$)	FOB 2017 (Miles US\$)	% Var 2017-2016	% Participación 2017
Lima	19,510	8,300	-57%	1%
Huánuco	0	1,822	--	0%
Callao	3,391	397	-88%	0%
Ayacucho	277	56	-80%	0%
Cusco	0	36	--	0%
Junín	144	0	-100%	0%
TOTAL	660,954	652,815	-1%	100%

Fuente: SIICEX / SUNAT. Recuperado de:

[http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproduc
toinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=%20202%20&pnomproducto=%20Uva](http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproduc
toinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=%20202%20&pnomproducto=%20Uva)

A pesar de contar con acceso a puertos en la misma región, el 58% de las exportaciones de uva se realizan por el Puerto del Callao. (Ver Tabla 4)

Tabla 4.- Principales puertos de embarque de uva

Puertos	FOB 2016 (Miles US\$)	FOB 2017 (Miles US\$)	% Var 2017-2016	% Participación 2017
Callao	334,718	380,314	14%	58%
Paita	323,262	266,651	-18%	41%
Pisco	38	5,456	14223%	1%

Fuente: SIICEX / SUNAT. Recuperado de:

[http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproduc
toinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=%20202%20&pnomproducto=%20Uva](http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproduc
toinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=%20202%20&pnomproducto=%20Uva)

Como se muestra en el Cuadro 7, Ica cuenta con 5 puertos y caletas importantes. El puerto de San Nicolás, que se encuentra en la provincia de Nazca, es de uso privado y administrado por

Shougang Hierro Perú para la carga de minerales. El puerto de San Juan de Marcona, también en la provincia de Nazca, cuenta con un muelle de 845 metros y dos puntos de atraque. Su calado, superior a los 20 metros, permitiría atender naves de gran tamaño, según el Plan de Desarrollo Regional Concertado Ica 2016 - 2021.

El Terminal Portuario General San Martín (TPGSM) es administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU); desde el 2014 se encuentra concesionado al Consorcio Paracas para la modernización, operación y mantenimiento con una inversión de US\$ 230 millones.

Cuadro 7.- Principales puertos y caletas de Ica

Nombre	Tipo
Tambo de Mora	Caleta
General San Martín	Puerto Mayor
Lagunillas	Caleta
San Nicolás	Puerto Menor
San Juan de Marcona	Puerto Menor

Fuente: INEI. Recuperado de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1375/cap01/cap01010.xlsx

Chow y Gill (2011), señalan que la infraestructura es uno de los componentes principales de los índices de competitividad logística internacional.

Encarnación, Fuentes, Ramírez y Rojas (2016) mencionan que el Puerto San Martín tiene acceso a la ciudad de Pisco a través de una vía asfaltada de doble sentido de 40 km, que se conecta con la carretera Panamericana Sur. Su interconexión vial incluye accesos a los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, a través de la carretera Los Libertadores.

Carpio, Gaona, Uculmana y Vilca (2015) mencionan que la infraestructura de transporte de Ica, tanto marítima y aérea como la carretera, son un obstáculo para las negociaciones internacionales. Los entrevistados comentan una ausencia de oferta de transporte aérea, marítima y terrestre.

Entre los requisitos solicitados por ProInversión (2013) para esta concesión se tienen en cuenta las siguientes obras mínimas: dragado a 12 metros para muelle multipropósito, muelle multipropósito, patio para carga a granel y otras cargas incluidos contenedores, instalaciones de apoyo, grúas móviles, equipo de carga general, entre otros.

Pedraza y Zamora (2013) comentan la importancia de que la red de infraestructura de transporte se encuentre bien desarrollada como requisito para el acceso a las actividades económicas y servicios a nivel mundial.

Carpio, Gaona, Uculmana y Vilca (2015) mencionan que la carretera Panamericana Sur presenta gran cantidad de semáforos y rompemuelleres en la región Ica; adicionalmente, mencionan que, debido al incremento de actividad en el puerto del Callao, un camión realiza menos viajes lo que se traduce en mayor costo de transporte.

2.1.1 Problema Principal

- ¿Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín?

2.1.2 Problemas Específicos

- ¿La nueva tarifa del Puerto General San Martín permite una mejora en la competitividad de los productos exportados por el puerto?
- ¿Han mejorado los tiempos de servicios portuarios, debido a la implementación de nuevas tecnologías en el Puerto de Ica?
- ¿Existe relación entre las mejoras en infraestructura del puerto General San Martín y el incremento de movimiento de contenedores de uva?

2.2 Hipótesis

Baptista, Fernández y Hernández (2014) explica que las hipótesis son explicaciones tentativas del fenómeno investigado; son respuestas provisionales a las preguntas de investigación.

Agregan, además, que las hipótesis son proposiciones tentativas acerca de las relaciones entre dos o más variables.

2.2.1 Hipótesis Principal

- Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General de San Martín

2.2.2 Hipótesis Específicas

- Existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.
- Existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.
- Existe relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

2.3 Objetivos

Para Baptista, Fernández y Hernández (2014) es necesario establecer qué se pretende con la investigación. Los objetivos deben expresarse con claridad y ser específicos, medibles, apropiados y realistas —es decir, susceptibles de alcanzarse. Son las guías del estudio.

2.3.1 Objetivo Principal

- Determinar la relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín.

2.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar la relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de Ica.
- Determinar la relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

- Determinar la relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE TRABAJO.

3.1 Tipo de la investigación

3.1.1 Alcance de la investigación

- La investigación busca analizar los beneficios que ha originado la concesión del Puerto General San Martín, en cuanto a la infraestructura del puerto, a los nuevos equipos, a la tarifa portuaria, entre otros. De esta forma, los exportadores contarán con mayor información para la toma de decisiones para implementar estrategias que les permita ahorrar costos y reducir tiempos.
- Se busca examinar si el desarrollo portuario de Ica está apoyando la competitividad exportadora de la región. Así, se busca encontrar los puntos fuertes a partir de la concesión y los puntos que aún faltan por desarrollar para potenciar la competitividad de Ica.
- La investigación busca informar a los exportadores de Ica y su zona de influencia sobre las ventajas de exportar e importar considerando el Puerto de San Martín para mejorar su competitividad versus sus pares nacionales e internacionales.
- El Puerto de Pisco, por su ubicación geográfica y distancia del Puerto del Callao y la ciudad de Lima, tiene potencial para ser el puerto principal de descongestión de carga del Puerto del Callao. Con el desarrollo portuario y el incremento de movilidad del puerto, se confirma su potencial.

3.1.2 Diseño de la investigación

García y Quevedo (2016) en su tesis “Impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos fresco como carga refrigerada” emplean el método cualitativo, a través de las entrevistas a profundidad, ya que, como explican, se requería información específica del Puerto de Paita, dado que los términos de cada concesión son diferentes.

Ruiz y Vázquez (2014) en su tesis “Competitividad portuaria en el Pacífico mexicano, con especial referencia a Ensenada, Baja California” emplean el método mixto – investigación cualitativa y cuantitativa. A través de entrevistas a profundidad y revisión de data cuantitativa.

Para esta investigación se utilizó el método mixto - investigación cualitativa y cuantitativa; ya que se considera, por la revisión de los antecedentes, que es necesario tener información no estructurada de expertos en el tema del Puerto de Pisco (investigación cualitativa) y la información cuantitativa de las empresas que la utilizan (investigación cuantitativa).

Método o Investigación Mixta

Baptista, Fernández y Hernández (2014) explica que la investigación mixta representa un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio.

“La meta de la investigación mixta no es reemplazar a la investigación cuantitativa ni a la investigación cualitativa, sino utilizar las fortalezas de ambos tipos de indagación, combinándolas y tratando de minimizar sus debilidades potenciales.” - Hernández Sampieri (2014)

Baptista, Fernández y Hernández (2014) explica los beneficios de esta investigación. Entre las ventajas se encuentran el logro de una perspectiva más amplia, integral y completa; producción de datos más variados y enriquecimiento de la muestra.

3.2 Operalización de las variables

En la presente investigación se tomarán en cuenta los datos propuestos por los indicadores.

Estos indicadores serán medibles estadísticamente, basado en el análisis e interpretación de los datos obtenidos mediante los instrumentos de investigación, aplicado a nuestra muestra, tanto de empresas como de expertos. Con estos datos se obtendrán resultados, con los cuales podremos concluir y contrastar nuestras hipótesis.

Cuadro 8.- Operacionalidad de las variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Competitividad exportadora	Interrelación de los diversos elementos que determinan el incremento de la productividad y el contexto que las rodea y que les permite utilizar de manera eficiente los factores productivos. (Plan de Competitividad del Perú (2008))	Conjunto de ventajas competitivas tanto internas de la empresa como del estado para exportar un producto a un precio y calidad competitivo en comparación a sus pares extranjeros	Costos	Costos de manipuleo
				Merma
			Innovación	Procesos innovadores
				Capacidad tecnológica
			Mercado	Cuota de mercado.
				Tendencia de cuota de mercado
Desarrollo portuario	Desarrollo portuario incluye las estrategias para lograr sistema portuario competitivo. (Plan de Desarrollo Portuario 2007 - 2030, México (2018))	El desarrollo portuario se define como reforzamiento de las estrategias de infraestructura portuaria para conseguir un sistema portuario competitivo	Costos	Costos logísticos portuarios
				Costos de transporte al puerto
			Tiempo	Tiempos de servicio portuario
				Frecuencia del servicio
			Infraestructura	Conectividad interna
				Condiciones del puerto

3.3 Proceso de muestreo: tamaño y selección de la muestra

3.3.1 Población de estudio

Baptista, Fernández y Hernández (2014) definen a la población como el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones.

Para esta investigación, forman parte de la población las empresas exportadoras de uva de la región de Ica que cuentan con embarques registrados durante el 2017. Ica cuenta con 45 empresas exportadoras que cumplen este requisito, como se puede ver en la Tabla 5.

Tabla 5.- Empresas exportadoras de uva de Ica

Exportador	% FOB US\$ 2017
El Pedregal S.A	14.00%
Agricola Don Ricardo S.A.C.	8.46%
Agro Victoria S.A.C.	8.32%
Sociedad Agrícola Drokasa S.A.	7.86%
Complejo Agroindustrial Beta S.A.	7.41%
Exportadora Safco Perú S.A.	6.08%
Agricola Andrea S.A.C.	4.62%
Fundo Sacramento S.A.C.	4.34%
Agricola Sol De Villacuri S.A.C.	3.78%
Rvr Agro E.I.R.L.	3.20%
Procesos Agroindustriales Sociedad Anónima	2.95%
Manuelita Fyh S.A.C.	2.90%
Procesadora Laran SAC	2.19%
Agrícola Challapampa SAC	1.95%
Corporación Agrolatina S.A.C.	1.84%
Agrícola Riachuelo S.A.C	1.82%

Continuación Tabla 5

Exportador	% FOB US\$ 2017
Sociedad Agrícola Don Luis S.A.	1.76%
Sun Fruits Packs S.A.	1.64%
Campos Del Sur S.A.	1.32%
Ica Fruta S.A.	1.32%
Greenvic Perú S.A.C.	1.27%
Agrícola La Guerrero S.A.C.	1.11%
Fundo San Fernando S.A.	1.10%
Corporación Frutícola De Chincha S.A.C.	1.06%
Agrícola Ispana S.A.C.	0.82%
Fundo San Judas Tadeo SA	0.81%
Fundo San Miguel S.A.	0.81%
Empacadora y Procesadora Huamani SAC	0.58%
Casa Chica S.A.C.	0.54%
Cultivos Ecológicos Del Perú S.A.C	0.45%
Cia.De Exp.Y Negocios Gnrles.S.A.(Coexa)	0.43%
Icasol S.A.	0.39%
Sun Fruits Exports S.A.	0.35%
Agrícola San Miguel Ica S.A.C.	0.35%
Agrícola El Guayabo S.A.C.	0.34%
Miranda Internacional S.A.C.	0.33%
Empresa Agrícola Nicoll y Manuel S.A.	0.31%
Agrícola Carmen Luisa S.A.C.	0.29%
Kon Sol Perú S.A.C.	0.21%
Corporación Agrícola Milagritos Sociedad Anónima Cerrada	0.18%

Continuación Tabla 5

Exportador	% FOB US\$ 2017
Agrícola Valle Del Sol Sociedad Anónima Cerrada	0.17%
La Cuesta Vieja EIRL	0.16%
Productora De Uvas De Ica S.A.C. - Prouvas Ica S.A.C.	0.13%
Agrícola El Arrabal Sociedad Anónima Cerrada	0.09%
Preserva Perú S.A.C.	0.01%
Total general	100.00%

Fuente: SUNAT

3.3.2 Tamaño de la Muestra

Baptista, Fernández y Hernández (2014) define la muestra como un subgrupo de la población. Esta muestra es de quien se recoge los datos y debe ser representativa de la población.

Para determinar la muestra, se realizó un muestreo no probabilístico intencional o deliberado en el que, según López (2004), el investigador decide los elementos de la muestra y la cantidad, considerando aquellas unidades supuestamente típicas de la población.

Tabla 6.- Muestra para la investigación

EXPORTADOR	% FOB US\$ 2017	Encuestas
El Pedregal S.A	14.00%	1
Agricola Don Ricardo S.A.C.	8.46%	3
Agro Victoria S.A.C.	8.32%	1
Sociedad Agricola Drokasa S.A.	7.86%	1
Complejo Agroindustrial Beta S.A.	7.41%	1
Exportadora Safco Perú S.A.	6.08%	1
Fundo Sacramento S.A.C.	4.34%	1

Continuación Tabla 6

EXPORTADOR	% FOB US\$ 2017	Encuestas
Rvr Agro E.I.R.L.	3.20%	1
Agricola Riachuelo S.A.C	1.82%	1
Sociedad Agrícola Don Luis S.A.	1.76%	1
Sun Fruits Packs S.A.	1.64%	1
Empaquetadora y procesadora Huamani S.A.C	0.58%	1
Total general	65.47%	14

Fuente: SUNAT

Para esta investigación se tomó en consideración a las empresas con mayor participación en las exportaciones de uva del 2017. Adicionalmente, se considera a Empaquetadora y procesadora Huamani S.A.C. por la continua mención de la empresa durante la realización de la investigación cualitativa.

Baptista, Fernández y Hernández (2010) explican que para la investigación cualitativa, el tamaño de la muestra no se define antes de la recolección de datos, sino que se establece un tipo de análisis y se perfila un número aproximado de casos. Añaden que el número de la muestra la define el investigador ya que el principal factor es que la muestra proporcione un entendimiento de la situación y problema de investigación.

Baptista, Fernández y Hernández (2010), citando a Daymon (2010), resaltan que Las muestras cualitativas no deben ser utilizadas para representar a una población

En esta investigación, los instrumentos cualitativos se aplican a los expertos en temas de transporte marítimo; entre ellos se encuentran el gerente de defensoría del exportador de ADEX, representantes de la Cámara de comercio de Ica, empresarios y representantes de la administración del Puerto de Pisco. La muestra consiste en 6 entrevistados.

3.4 Instrumentos metodológicos para el recojo de la investigación

3.4.1 Primera Etapa: Investigación Cualitativa

Baptista, Fernández y Hernández (2010) mencionan que la investigación cualitativa se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados completamente. Tal recolección consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes.

Para esta investigación se utiliza la entrevista. Baptista, Fernández y Hernández (2010) explican que la entrevista cualitativa es más íntima, flexible y abierta. En entrevista cualitativa el intercambio de la información sirve para la recopilación de datos, que a su vez se emplearán para reconstruir los significados de determinado tema de investigación.

3.4.2 Segunda Etapa: Investigación Cuantitativa

Baptista, Fernández y Hernández (2010) mencionan que la investigación cuantitativa utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico.

Baptista, Fernández y Hernández (2010) afirman que en la investigación cuantitativa es vital la recolección de datos en la investigación, ya que de ella depende la validez estudio.

Para la investigación cuantitativa se utilizó la encuesta. Según Baptista, Fernández y Hernández (2010) estas son utilizadas en investigaciones no experimentales transversales o transaccionales descriptivas o correlacionales- causales. La encuesta utilizada está dividida en dos partes, cada una enfocada en las dos variables de la investigación, lo cual está detallado en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO IV. DESARROLLO Y APLICACIÓN

4.1 Aplicación principal

4.1.1 Herramienta cualitativa: Entrevistas a profundidad

Para la investigación cualitativa se utiliza las entrevistas a profundidad con un cuestionario no estructurado de 6 preguntas.

La entrevista está estructurada alrededor de los objetivos de la investigación (ver Anexo 6).

- Objetivo General: Determinar la relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín (2 preguntas)
- Objetivos Específicos 1: Identificar la relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de Ica. (2 preguntas)
- Objetivos Específicos 2: Determinar la relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica. (2 preguntas)
- Objetivos Específicos 3: Determinar la relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica. (2 preguntas)

4.1.2 Herramienta cuantitativa: Encuestas

El instrumento a utilizar será un cuestionario de preguntas cerradas con una escala tipo Likert de cinco categorías para medir cada variable, donde 5 representa Muy de acuerdo y 1, Muy en desacuerdo.

5= Muy de acuerdo	4= De Acuerdo	3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2= Desacuerdo	1= Muy en desacuerdo
-------------------	---------------	-----------------------------------	---------------	----------------------

El cuestionario está dividido en dos bloques según las variables a evaluar. (Ver Anexos 4 y 5).

- Cuestionario para medir el desarrollo portuario del Puerto General San Martín.

Aplicación: Individual

Dimensiones:

- Costo (4 preguntas)
 - Tiempo (4 preguntas)
 - Infraestructura (4 preguntas)
- Cuestionario para medir la competitividad exportadora.

Aplicación: Individual

Dimensiones:

- Costo (4 preguntas)
- Innovación (4 preguntas)
- Mercado (4 preguntas)

4.2 Aspectos éticos

Para esta investigación, se consideraron los siguientes aspectos éticos:

- La tesis se elabora para el optar por el título de licenciatura Negocios Internacionales en de la Universidad.
- La participación de los encuestados de las empresas exportadoras de uva en Ica fue voluntaria y anónima.
- Se explicó mediante correos electrónicos el motivo de la investigación a los colaboradores que participaron de las encuestas.
- La selección de los participantes encuestados fue de manera aleatoria.
- La información obtenida es utilizada sólo para fines académicos de la investigación.

4.3. Validez y Confiabilidad

La validez y confiabilidad de los instrumentos a utilizar se determinará a través del coeficiente Alfa de Cronbach. Se utiliza este cálculo, ya que la escala de las variables es por intervalos. Según Baptista, Fernández y Hernández (2010), un resultado de 0.25 significa una confiabilidad baja; un resultado de 0.5 es una fiabilidad media o regular; un resultado mayor a 0.75 es aceptable; y un resultado mayor a 0.9 es elevado.

a. Cálculo del Alfa de Cronbach de la V1: Competitividad Exportadora

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	14	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	14	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,848	12

Como observamos, el ALFA DE CRONBACH = 0.848 = 84.8%. Según rango previamente indicado, obtenemos un nivel de confiabilidad aceptable para la variable Competitividad exportadora.

b. Cálculo del Alfa de Cronbach de la V1: Desarrollo Portuario

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	14	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	14	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,701	12

Como observamos, el ALFA DE CRONBACH = 0.701 = 70.1%. En esta variable, se obtuvo un nivel de confiabilidad media o regular.

c. Cálculo del Alfa de Cronbach de la V1: Competitividad Exportadora vs Desarrollo Portuario

Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Casos Válido	14	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	14	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,836	24

Como observamos, el ALFA DE CRONBACH = 0.836 = 83,6%

De éstas, se puede decir que la CONFIABILIDAD es buena para la correlación de las dos variables. Por lo tanto, se valida el cuestionario para analizar a los sujetos del estudio

CAPITULO V. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

5. 1 Presentación de resultados

Variable 1: Competitividad Exportadora

- Pregunta 1: Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.

Tabla 7: Pregunta 1

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	6	5	1	0	14
Porcentaje	14%	43%	36%	7%	0%	100%

Cuadro 9: Pregunta 1

Pregunta 1: Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.

Interpretación

Se observa que la mayor parte de los encuestados (43%) señalan que están de acuerdo con que los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco; un 14%, está muy de acuerdo y un 7%, está en desacuerdo con esto. Un 36% no está de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

- Pregunta 2: El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable

Tabla 8: Pregunta 2

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	0	8	3	3	0	14
Porcentaje	0%	57%	21%	21%	0%	100%

Cuadro 10: Pregunta 2

Interpretación

Se observa que la mayor parte de los encuestados (57%) señalan que están de acuerdo con que el Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable; un 21%, está en desacuerdo y un 21% no está de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

- Pregunta 3: El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.

Tabla 9: Pregunta 3

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	6	7	1	0	0	14
Porcentaje	43%	70%	8%	0%	0%	100%

Cuadro 11: Pregunta 3

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (43%) y de acuerdo (50%) con que el Terminal portuario de Pisco mejor implementado los haría dejar de exportar desde el puerto del Callao. Un 7% de los encuestados no está de acuerdo ni en desacuerdo.

- Pregunta 4: Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín

Tabla 10: Pregunta 4

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	7	5	0	0	14
Porcentaje	14%	50%	36%	0%	0%	100%

Cuadro 12: Pregunta 4

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (14%) y de acuerdo (50%) con que los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín. Un 36% de los encuestados no está de acuerdo ni en desacuerdo.

- Pregunta 5: Considera la innovación importante dentro del rubro de su negocio

Tabla 11: Pregunta 5

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	10	4	0	0	0	14
Porcentaje	71%	29%	0%	0%	0%	100%

Cuadro 13: Pregunta 5

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (71%) y de acuerdo (29%) con que consideran la innovación importante dentro del rubro de su negocio.

- Pregunta 6: Contar con un área de investigación y desarrollo es importante para la competitividad de la uva

Tabla 12: Pregunta 6

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	10	4	0	0	0	14
Porcentaje	71%	29%	0%	0%	0%	100%

Cuadro 14: Pregunta 6

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (71%) y de acuerdo (29%) con que contar con un área de investigación y desarrollo es importante para la competitividad de la uva.

- Pregunta 7: La tecnología aporta mucho a sus operaciones diarias

Tabla 13: Pregunta 7

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	12	2	0	0	0	14
Porcentaje	86%	14%	0%	0%	0%	100%

Cuadro 15: Pregunta 7

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (86%) y de acuerdo (14%) con que la tecnología aporta mucho a sus operaciones diarias

- Pregunta 8: El conocimiento adquirido en el tiempo es importante para la implementación de innovaciones en su negocio

Tabla 14: Pregunta 8

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	10	4	0	0	0	14
Porcentaje	71%	29%	0%	0%	0%	100%

Cuadro 16: Pregunta 8

Interpretación

Se observa que los encuestados están en su mayoría muy de acuerdo (71%) y de acuerdo (29%) con que el conocimiento adquirido en el tiempo es importante para la implementación de innovaciones en su negocio.

- Pregunta 9: Le afectan las limitaciones del puerto general San Martín para llegar a nuevos mercados internacionales

Tabla 15: Pregunta 9

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	6	3	5	0	0	14
Porcentaje	43%	21%	36%	0%	0%	100%

Cuadro 17: Pregunta 9

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están muy de acuerdo (43%) con que le afectan las limitaciones del puerto general San Martín para llegar a nuevos mercados internacionales; un 21% está de acuerdo; y un 36% está ni de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

- Pregunta 10: La reacción a los cambios mejoraría en el mercado internacional si contase con un terminal portuario en Pisco mejor implementado.

Tabla 16: Pregunta 10

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	5	7	2	0	0	14
Porcentaje	36%	50%	14%	0%	0%	100%

Cuadro 18: Pregunta 10

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (50%) con que la reacción a los cambios mejoraría en el mercado internacional si contase con un terminal portuario en Pisco mejor implementado; un 36% está muy de acuerdo; y un 14% está ni de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

- Pregunta 11: El uso del terminal portuario de Pisco es necesario para acompañar la tendencia al alza de la exportación de uva y mejorar su competitividad

Tabla 17: Pregunta 11

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	8	5	1	0	0	14
Porcentaje	57%	36%	7%	0%	0%	100%

Cuadro 19: Pregunta 11

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están muy de acuerdo (57%) con que el uso del terminal portuario de Pisco es necesario para acompañar la tendencia al alza de la exportación de uva y mejorar su competitividad; un 36% está de acuerdo; y un 7% está ni de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

- Pregunta 12: Se animaría a negociar la llegada de su producto a nuevos mercados internacionales si se implementa adecuadamente el terminal Portuario de Pisco

Tabla 18: Pregunta 12

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	8	3	3	0	0	14
Porcentaje	57%	21%	21%	0%	0%	100%

Cuadro 20: Pregunta 12

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están muy de acuerdo (57%) con que se animarían a negociar la llegada de su producto a nuevos mercados internacionales si se implementa adecuadamente el terminal Portuario de Pisco; un 21% está de acuerdo; y un 21% está ni de acuerdo ni en desacuerdo con esto.

Variable 2: Desarrollo Portuario

- Pregunta 13: Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín son competitivos versus la oferta del Puerto del Callao

Tabla 19: Pregunta 13

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	1	3	10	0	0	14
Porcentaje	7%	21%	71%	0%	0%	100%

Cuadro 21: Pregunta 13

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (71%) con que los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín son competitivos versus la oferta del Puerto del Callao; un 21% está de acuerdo; y un 7% está muy de acuerdo.

- Pregunta 14: Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo

Tabla 20: Pregunta 14

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	8	4	0	0	14
Porcentaje	14%	57%	29%	0%	0%	100%

Cuadro 22: Pregunta 14

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (57%) con que los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo; un 14% está muy de acuerdo; y un 29% está ni de acuerdo ni en desacuerdo.

- Pregunta 15: Los costos de transporte al Puerto General San Martín le permiten ser más competitivo.

Tabla 21: Pregunta 15

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	4	7	3	0	0	14
Porcentaje	29%	50%	21%	0%	0%	100%

Cuadro 23: Pregunta 15

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (50%) con que los costos de transporte al Puerto General San Martín le permiten ser más competitivo; un 29% está muy de acuerdo; y un 21% está ni de acuerdo ni en desacuerdo.

- Pregunta 16: Los costos de transporte al Puerto representan un porcentaje importante de los costos logísticos

Tabla 22: Pregunta 16

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	9	3	0	0	14
Porcentaje	14%	64%	21%	0%	0%	100%

Cuadro 24: Pregunta 16

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (64%) con que los costos de transporte al Puerto representan un porcentaje importante de los costos logísticos; un 14% está muy de acuerdo; y un 21% está ni de acuerdo ni en desacuerdo.

- Pregunta 17: Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores.

Tabla 23: Pregunta 17

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	5	7	0	0	14
Porcentaje	14%	36%	50%	0%	0%	100%

Cuadro 25: Pregunta 17

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (50%) con que los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores; un 14% está muy de acuerdo; y un 36% está de acuerdo.

- Pregunta 18: Los tiempos para los trámites portuarios ocasionan pérdidas de competitividad

Tabla 24: Pregunta 18

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	5	7	2	0	0	14
Porcentaje	36%	50%	14%	0%	0%	100%

Cuadro 26: Pregunta 18

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (50%) con que los tiempos para los trámites portuarios ocasionan pérdidas de competitividad; un 36% está muy de acuerdo; y un 14% está de acuerdo.

- Pregunta 19: La frecuencia del servicio para las rutas requerida son las adecuadas para programar de manera eficiente los envíos de exportación.

Tabla 25: Pregunta 19

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	6	3	2	2	1	14
Porcentaje	43%	21%	14%	14%	7%	100%

Cuadro 27: Pregunta 19

Pregunta 19: La frecuencia del servicio para las rutas requerida son las adecuadas para programar de manera eficiente los envíos de exportación.

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están muy de acuerdo (43%) con que la frecuencia del servicio para las rutas requerida son las adecuadas para programar de manera eficiente los envíos de exportación.; un 21% está de acuerdo; un 14% está ni de acuerdo ni en desacuerdo; un 14% está en desacuerdo; y un 7% está muy en desacuerdo.

- Pregunta 20: La frecuencia del servicio para las rutas requeridas es menor a las frecuencias ofrecidas en el puerto del Callao.

Tabla 26: Pregunta 20

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	4	5	4	0	1	14
Porcentaje	29%	36%	29%	0%	7%	100%

Cuadro 28: Pregunta 20

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están de acuerdo (36%) con que la frecuencia del servicio para las rutas requeridas es menor a las frecuencias ofrecidas en el puerto del Callao; un 29% están muy de acuerdo; un 29% está ni de acuerdo ni en desacuerdo; y un 7% está muy en desacuerdo.

- Pregunta 21: El acceso para el Puerto General San Martín se encuentra en óptimas condiciones.

Tabla 27: Pregunta 21

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	1	4	8	1	0	14
Porcentaje	7%	29%	57%	7%	0%	100%

Cuadro 29: Pregunta 21

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (57%) con que el acceso para el Puerto General San Martín se encuentra en óptimas condiciones; un 29% están de acuerdo; un 7% está muy de acuerdo; y un 7% está en desacuerdo.

- Pregunta 22: Se tiene acceso al Puerto General San Martín desde cualquier punto de Ica.

Tabla 28: Pregunta 22

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	3	6	3	0	14
Porcentaje	14%	21%	43%	21%	0%	100%

Cuadro 30: Pregunta 22

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (43%) con que se tiene acceso al Puerto General San Martín desde cualquier punto de Ica; un 21% están de acuerdo; un 21% está en desacuerdo; y un 14% está muy de acuerdo.

- Pregunta 23: El Puerto General San Martín cuenta con la infraestructura para mantener la cadena de frío

Tabla 29: Pregunta 23

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	3	0	10	1	0	14
Porcentaje	21%	0%	71%	7%	0%	100%

Cuadro 31: Pregunta 23

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (71%) con que el Puerto General San Martín cuenta con la infraestructura para mantener la cadena de frío; un 21% están muy de acuerdo; y un 7% está en desacuerdo.

- Pregunta 24: La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.

Tabla 30: Pregunta 24

Escala	Muy de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Muy en desacuerdo	Total
Frecuencia	2	2	7	3	0	14
Porcentaje	14%	14%	50%	21%	0%	100%

Cuadro 32: Pregunta 24

Interpretación

Se observa que la mayoría de los encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo (50%) con que la infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.; un 21% están en desacuerdo; un 14% está de acuerdo; y un 14% está muy de acuerdo.

5.2 Proceso de prueba de hipótesis

5.2.1 Contrastación de hipótesis principal

- H_0 : No existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General de San Martín
- H_1 : Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General de San Martín

Pregunta 1: Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.

Vs.

Pregunta 24: La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.

Correlaciones

		Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.	La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.
Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.	Correlación de Pearson	1	,569 [*]
	Sig. (bilateral)		,034
	N	14	14
La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.	Correlación de Pearson	,569 [*]	1
	Sig. (bilateral)	,034	
	N	14	14

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

Interpretación:

De acuerdo a los resultados arrojados por el Programa Estadístico SPSS vs. 22, se muestra una relación estadística significativa entre las variables “Costos del puerto” y “la infraestructura del puerto”; ello debido a que el coeficiente de correlación de Pearson $r = 0.569 \cong 0.57$, con un $p = 0.034$ y un nivel de confiabilidad de 95%. El valor de $p = 0.034 < 0.05$, hace válida el Coeficiente de Correlación de Pearson. Estos resultados son obtenidos conforme a la opinión de los trabajadores de las empresas especificadas en la muestra. En suma: se rechaza la H_0 (hipótesis nula) y se acepta la H_1 (hipótesis alternativa) que dice: Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General de San Martín

5.2.2 Contrastación de hipótesis específicas

Primera hipótesis

- H_0 : No existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.
- H_1 : Existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

Pregunta 4: Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín

Vs.

Pregunta 14: Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo

Correlaciones

		Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín	Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo
Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín	Correlación de Pearson	1	,261
	Sig. (bilateral)		,368
	N	14	14
Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo	Correlación de Pearson	,261	1
	Sig. (bilateral)	,368	
	N	14	14

Interpretación:

De acuerdo a los resultados arrojados por el Programa Estadístico SPSS vs. 22, se muestra una relación estadística significativa entre las variables “Costos del puerto” y “la infraestructura del puerto”; ello debido a que el coeficiente de correlación de Pearson $r = 0.261 \cong 0.26$, con un $p = 0.368$ y un nivel de confiabilidad de 95%. El valor de $p = 0.368 > 0.05$, hace inválida el Coeficiente de Correlación de Pearson. Estos resultados son obtenidos conforme a la opinión de los trabajadores de las empresas especificadas en la muestra. En suma: se rechaza H_1 (hipótesis alternativa) y se acepta la H_0 (hipótesis nula) que dice: No existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

Segunda hipótesis

- H_0 : No existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.
- H_1 : Existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

Pregunta 3: El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.

Vs.

Pregunta 17: Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores.

Correlaciones

		El Terminal portuario de Pisco mejor implementado o lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.	Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores.
El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.	Correlación de Pearson	1	,454
	Sig. (bilateral)		,103
	N	14	14
Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores.	Correlación de Pearson	,454	1
	Sig. (bilateral)	,103	
	N	14	14

Interpretación:

De acuerdo a los resultados arrojados por el Programa Estadístico SPSS vs. 22, se muestra una relación estadística significativa entre las variables “Tiempos del puerto” y “la infraestructura del puerto”; ello debido a que el coeficiente de correlación de Pearson $r = 0.454 \cong 0.45$, con un $p = 0.103$ y un nivel de confiabilidad de 95%. El valor de $p = 0.103 > 0.05$, hace inválida el Coeficiente de Correlación de Pearson. Estos resultados son obtenidos conforme a la opinión de los trabajadores de las empresas especificadas en la muestra. En suma: se rechaza H1 (hipótesis alternativa) y se acepta la H0 (hipótesis nula) que dice: No existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

Tercera hipótesis

- H₀: No existe relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.
- H₁: Existe relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

Pregunta 2: El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable

Vs.

Pregunta 24: La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.

Correlaciones

		El Terminal portuario de Pisco mejor implementado o reduce la merma del producto exportable	La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.
El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable	Correlación de Pearson	1	,556*
	Sig. (bilateral)		,039
	N	14	14
La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.	Correlación de Pearson	,556*	1
	Sig. (bilateral)	,039	
	N	14	14

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

Interpretación:

De acuerdo a los resultados arrojados por el Programa Estadístico SPSS vs. 22, se muestra una relación estadística significativa entre las variables “Tiempos del puerto” y “la infraestructura del puerto”; ello debido a que el coeficiente de correlación de Pearson $r = 0.556 \cong 0.56$, con un $p = 0.039$ y un nivel de confiabilidad de 95%. El valor de $p = 0.039 > 0.05$, hace válida el Coeficiente de Correlación de Pearson. Estos resultados son obtenidos conforme a la opinión de los trabajadores de las empresas especificadas en la muestra. En suma: se rechaza H_0 (hipótesis nula) y se acepta la H_1 (hipótesis alternativa) que dice: Existe relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

CONCLUSIONES

- En conclusión, se afirma que existe relación significativa entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General de San Martín. Complementando con la información de la investigación cualitativa, reforzamos la afirmación, puesto que las oportunidades que presenta el Puerto de Pisco, una vez terminado y correctamente implementado, potenciarán la exportación y complementaran las opciones que brinda el Puerto del Callao.
- En conclusión, se afirma que no existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica. Según la información cualitativa, los costos del puerto serán competitivos una vez analizado el destino y frecuencia de envíos, y se utilice de acuerdo a las estrategias de los usuarios.
- También se concluye que no existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica. De acuerdo a lo conversado con los entrevistados, el tiempo de transporte hacia el puerto disminuirá por la distancia del Puerto de Pisco con la Región; sin embargo, en frecuencia de buques será menor por la oferta de operadores y navieras en comparación del Puerto del Callao.
- Por otra parte, se puede afirmar que sí existe relación significativa entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica. Como mencionaron los entrevistados, la mejora del Puerto de Pisco sí será significativa para quienes decidan utilizarlo y mejorará sus resultados de acuerdo a la estrategia. Es importante que el puerto cuente con los implementos necesarios para atraer a las operadoras, navieras y empresas exportadoras.

RECOMENDACIONES

- Se obtuvo información muy valiosa al realizar visitas al puerto y conversar con los principales actores en la operatividad del mismo, además, se recogieron las opiniones de los principales exportadores de uva de la región, es evidente que todos tienen un

interés en común que es el de llegar a nuevos destinos y seguir creciendo en los destinos actuales con su amplia cartera de productos incluido la uva, sin embargo, se recomienda seguir impulsando por parte del sector privado la descentralización del puerto y apoyar como se ha venido haciendo, la integración cada vez mas masiva al puerto de pisco, si se tiene un número de clientes importante, las navieras no demorarán en aparecer y ofrecer sus servicios a cada vez más y más destinos.

- Recomendamos un rol más activo por parte de las juntas de usuarios y representantes de las empresas tanto grandes como pequeñas, haciendo hincapié al gobierno central para que facilite los permisos y demás documentación necesaria.
- Se debe seguir dando la mano por parte de las instituciones públicas y entes reguladores para que los mecanismos de control y lucha contra el tráfico de drogas de frutos reduciendo la importación y exportación de mercancía ilegal.
- Los entrevistados tanto del sector privado como el público apoyan el cabotaje, por ello, recomendamos se considere como una alternativa viable para la reducción de costos y mejoramiento de la logística referente al transporte de mercancías de puerto en puerto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abad, L., Mendivil, D., Puig, A. & Quinto, J. (2017) Plan estratégico del sector agroindustria de Piura. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/9619>

Ángeles, G., Carrillo, D. & Zepeda, I. (2017) Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. Economía, sociedad y territorio, vol. XVII, núm. 54, 2017. El Colegio Mexiquense A.C. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/jatsRepo/111/11150592004/index.html>

Antún, Juan Pablo (2004) Logística Internacional. México. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de: https://books.google.com.pe/books?id=elcZdIk3qlkC&dq=transporte+internacional+y+tiempo&source=gbp_navlinks_s

Arévalo, L., Díaz, O., Fabián, M. & Palomino, E. (2015) Planeamiento estratégico para la Región Ica al 2025. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7425>

Arieu, A. (2011). Puertos y competitividad regional. Vector (1909-7891), 630-35. Recuperado de: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=asn&AN=110248068&lang=es>

Autoridad Portuaria Nacional (2018). Competitividad portuaria: Perú como Hub. Recuperado de: http://www.comexperu.org.pe/upload/seminars/foro/seminario_11042018/Presentacion%20del%20Sr.%20Edgar%20Pati%C3%B1o.pdf

Baptista, Fernández y Hernández (2010) Metodología de la investigación. Quinta edición. México, Ciudad de México. (Archivo en PDF). Recuperado de: https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf

BCRP (2018) Región Ica: principales indicadores económicos.

Benzaquen, J., Del Carpio, L., Zegarra, L., & Valdivia, C. (2010). Un Índice Regional de Competitividad para un país. Agosto 30, 2018, de CEPAL Sitio web: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11417/102069086_es.pdf

Bianco C. (2007) ¿De qué hablamos cuando hablamos de competitividad? Agosto 30, 2018, de Centro de Estudios sobre Ciencia, Desarrollo y Educación Superior Sitio web: https://ecaths1.s3.amazonaws.com/economiaint/1127670795.EI25_Bianco_Competitividad_2007.pdf.

Cámara de Comercio de Lima (2016) Perú: Plan de reactivación de las exportaciones 2016 - 2021. (Archivo en PDF) Recuperado de: <https://www.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/libro1/libro%20comercio%20exterior.pdf>

Cann, O. (2016). ¿Qué es la competitividad? Agosto 27, 2018, de World Economic Forum Recuperado de: <https://es.weforum.org/agenda/2016/10/que-es-la-competitividad/>

Carpio, Gaona, Uculmana y Vilca (2015) Barreras en el desarrollo de la agroindustria del espárrago en la Región Ica. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7658>

Cea, P. & Salgado, O. (2012). Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad. INGENIARE - Revista Chilena De Ingeniería, 20(1), 25-39. Recuperado de: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=asn&AN=79627454&lang=es>

Cerna, F. & Lucana, M. (2018) Impacto de la logística y el transporte en la competitividad de las exportaciones peruanas. Revista Negocios Internacionales, mayo 2018, Vol. 22. Nro. 246.

Chopra, Sunil & Meindl, Peter (2013) Administración de la cadena de suministro. Quinta edición. México. Ed Pearson Educación.

Chow, G. & Gill, V. (2011) Transportation and Logistics International Competitiveness: How does Canada Fare? (Archivo en PDF) Recuperado de: <http://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/07/4ChowGillCanadaTransportCompetitiveness.pdf>

COMEX (2018) Una mirada a la infraestructura portuaria. Agosto 2018. Recuperado de: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/una-mirada-a-la-infraestructura-portuaria>

Coyle, J., Langley, J., Novack, R. & Gibson, B. (2013) Administración de la cadena de suministro: una perspectiva logística. 9 ed. Estados Unidos. Ed: Cengage Learning.

Dávila, Morales, Pomar y Santos (2016) Plan estratégico del Puerto de Paita. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7423>

De Pablo, J., Giacinti M., Tassile, V., & Saavedra, L. (2014, abril). El negocio internacional de espárrago en el Perú. CEPAL, 112, p.173.

Díaz, Luis & Rioseco, Diego (2011) El transporte multimodal: concepto, problemática y proyección. Universidad de Chile, Chile. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/114557/El%20transporte%20multimodal%20v.1%20y%202.pdf?sequence=3>

Dong-Wook, Eon-Seong & Hyung-sik (2012). Defining maritime logistics and its value. En Dong-Wook, Song & Photis, Panayides (Eds.), Maritime Logistics: a complete guide to effective shipping and port management (pp. 53-65). Reino Unido. Ed. Kogan Page.

Encarnación, L., Fuentes, J., Ramírez, J. & Rojas, J. (2016) Plan estratégico del Puerto San Martín. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7432>

Funda, Y. & Turkay, Y. (2012). International maritime trade and logistics En Dong-Wook, Song & Photis, Panayides (Eds.), Maritime Logistics: a complete guide to effective shipping and port management (pp. 53-65). Reino Unido. Ed. Kogan Page.

García, L. & Quevedo, A. (2016) Impacto de la concesión del Puerto de Paita en la gestión operativa de la exportación de frutos fresco como carga refrigerada. Universidad San Martín de Porres, Lima, Perú. Recuperado de: http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/2333/1/quevedo_garcia.pdf

González, Nicoletta (2016) Presentación: transporte y logística. Revista Transporte y Territorio, núm. 14, 2016, (1-4). Universidad de Buenos Aires. Argentina. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307001>

Herrera, M., Jooste, C. & Suárez-Alemán, A (2017) How does port efficiency affect maritime transport costs and trade?: evidence from indian and western pacific ocean countries. Recuperado de: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28449/WPS8204.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Huamán, Franz & Puente, Ximena. (2018). El transporte local y su relación con la competitividad exportadora de las empresas exportadoras de arándanos en Trujillo. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10757/623556>

INEI (2018) Puertos y caletas de la costa peruana, según departamento. Recuperado de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1375/cap01/cap01010.xlsx

Kunaka, C., Mustra, M. & Saez, S. (2013) Trade dimensions of logistics services: a proposal for trade agreements. Recuperado de: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12155/wps6332.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

La República (20 de junio 2018) Inauguración oficial del inicio de obras de construcción del Puerto de Pisco. Recuperado de: <https://larepublica.pe/empresa/1265606-inauguracion-oficial-inicio-obras-construccion-puerto-pisco>

Limao, N. & Venables, A. (2001) Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. The World Bank economic review. -- Vol. 15, no. 3, pp. 451-479. Recuperado de: <http://documents.worldbank.org/curated/en/662351468331778084/pdf/773650JRN020010aphical0Disadvantage.pdf>

Lombana, J. & Rozas, S. (2008). Marco analítico de la competitividad Fundamentos para el estudio de la competitividad regional. Agosto 27, 2018, de Revista científica pensamiento y gestión. Recuperado de: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/854/4942>

López P. (2004). Población muestra y muestreo. Recuperado de: http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012

Martínez, A.I. (1999). Dimensiones y factores determinantes de la competitividad internacional del granito. Investigaciones europeas de dirección y economía de la empresa, 5, 103-120.

Martínez, R., Charterina, J. & Araujo, A. (2010). Un modelo causal de competitividad empresarial planteado desde la VBR: capacidades directivas de innovación, marketing y calidad. 30 agosto, 2018, de Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa. Sitio web: <https://docplayer.es/4787569-Un-modelo-causal-de-competitividad-empresarial-planteado-desde-la-vbr-capacidades-directivas-de-innovacion-marketing-y-calidad.html>

Milesi, D., Moori, V., Robert, V., y Yoguel, G. (2007). Desarrollo de ventajas competitivas: pymes exportadoras exitosas en Argentina, Chile y Colombia. Agosto 30, 2018, de CEPAL Sitio web: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11417/102069086_es.pdf

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2016). Análisis Integral de la Logística en el Perú. Agosto 20, 2018, de MINCETUR Sitio web: <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/informes-publicaciones/21947-costos-logisticos-analisis-integral-de-la-logistica-en-el-peru-de-5-cadenas-de-exportacion>

Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2009). Índice de competitividad Regional. Agosto 30, 2018, de MEF Sitio web: <https://www.mef.gob.pe/es/competitividad-sp-21698/205-desarrollo-regional-y-local/1581-indice-de-competitividad-regional>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2005) Plan de Nacional de Desarrollo Portuario. (Archivo en PDF). Recuperado de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/7CDB011E939EDDCC052577ED00567F62/\\$FILE/Plan_Nacional_de_Development_Portuario.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/7CDB011E939EDDCC052577ED00567F62/$FILE/Plan_Nacional_de_Development_Portuario.pdf)

Mora, D. & Zamora, A. (2018). El transporte de carga y el comercio internacional de los países miembros del TLCAN: Un análisis de elasticidades. Investigación Y Ciencia De La Universidad Autónoma De Aguascalientes, (74), 58-72. Recuperado de: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=asn&AN=130251258&lang=es>

Ortiz, Sofía. (2010). Modernización y ampliación del puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana. Exploratoris: Revista De La Realidad Global, 1(1), 1-16. Recuperado de: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fap&AN=65919049&lang=es>

OSITRAN (2017) Análisis de la infraestructura portuaria en el Perú. Recuperado de: <https://www.ositran.gob.pe/publicaciones/documentos-de-trabajo/>

OSITRAN (2017) Informe de Desempeño: Concesión del Terminal General San Martín - Pisco. Recuperado de: <https://www.ositran.gob.pe/puertos/terminal-portuario-general-san-martin-paracas-pisco/>

OSITRAN (2017) Informe de Desempeño: Concesión del Terminal Norte Multipropósito. Recuperado de: <https://www.ositran.gob.pe/puertos/terminal-multiproposito-muelle-norte-callao/>

OSITRAN (2017) Informe de Desempeño: Concesión del Terminal Portuario de Paita. Recuperado de: <https://www.ositran.gob.pe/puertos/terminal-portuario-de-paita/>

Pedraza, O. & Zamora, A. (2013) El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. Journal of Economics, Finance and Administrative Science 18 (2013) 108-118. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2077188613700350>

Pineda E., Alvarado E., De Canales F. (1994) Metodología de la investigación: Manual para el desarrollo de personal de salud. (ARCHIVO EN PDF) Recuperado de: <http://apps.who.int/iris/handle/10665/173982>

Portales, Genaro (2012) Transporte internacional. 4 ed. México, Ed. Trillas.

Porter, M. (1997) Estrategia Competitiva: Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia. Cía. Editorial Continental S.A. México

ProInversión (2013) Terminal Portuario General San Martín (Pisco). Recuperado de: <https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5384>

RAE (2018) Real Academia Española. Desarrollo Sitio Web: <http://dle.rae.es/?id=CTzcOCM>

Redacción Gestión (26 de noviembre 2015) Empezó la agro exportación en contenedores por terminal portuario de Pisco. Diario Gestión. Recuperado de: <https://gestion.pe/economia/empezo-agroexportacion-contenedores-terminal-portuario-pisco-106035>

Ruiz, O. & Vázquez, C. (2014). Competitividad portuaria en el Pacífico mexicano, con especial referencia a Ensenada, Baja California. Estudios Fronterizos, 15(30), 155-179. Recuperado de: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=asn&AN=100008507&lang=es>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2008) Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007 - 2030. México. (Archivo en PDF). Recuperado de: http://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/programa_nacional_de_desarrollo_portuario_2007-2030.pdf

SIICEX (2017) Informe mensual de exportaciones: Diciembre 2017. Recuperado de: <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/118671205rad0FED5.pdf>

SIICEX (2018) Producto uva. Contiene información sobre la partida arancelaria, estadísticas de comercio exterior, estadísticas nacionales. Recuperado de:

http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproductoinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=%20202%20&pnomproducto=%20Uva

SUNAT (2018) Superintendencia nacional de administración tributaria. Sitio web: <http://www.sunat.gob.pe/>

TIBA Group México (2018) Glosario de términos. Recuperado de: <https://www.tibagroup.com/mx/glosario-de-terminos-maritimos-portuarios>

TPP S.A. (2018) Terminal Portuario de Paracas S.A. Sitio Web: <http://www.tpparacas.com.pe/wp/> Contiene información sobre las tarifas, especificaciones y programación de naves.

UNCTAD. (2002). El mejoramiento de la competitividad de las pymes mediante el aumento de la capacidad productiva. Agosto 30, 2018, de Naciones Unidas Sitio web: http://unctad.org/es/Docs/c3d51_sp.pdf

Valenzuela R., (2006). Logística de distribución física internacional. Santiago, Chile. Ed. LexisNexis

ANEXOS

Anexo 1: Tarifas portuarias del Terminal Portuario Paracas S.A. al 22 de agosto del 2018.

TARIFARIO TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.

Version 1.8

SECCIÓN 1					
CONTENEDORES					
Sección 1.1	Servicio Estándar a la Nave	Unidad de cobro	USD (\$)	IGV	TOTAL
1.1.1	Uso o alquiler de amaradero (por hora o fracción de hora) (N1)	Metro eslora - hora	0.569	Exonerado	0.569
(N1): Esta tarifa incluye amarrar y desamarrar. Longitud a confirmar por International Tonnage Certificate de la nave. A contar desde 1ª espolada en amarrar hasta última espolada suelta en desamarrar.					
Sección 1.2	Servicios Estándar Contenedores	Unidad de cobro		IGV	TOTAL
1.2.1	Embarque y Descarga de Contenedores				
1.2.1.1	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies - Porción Nave	Por Movimiento	13.590	Exonerado	13.590
1.2.1.2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies - Porción Tierra	Por Movimiento	99.699	17.946	117.645
1.2.1.3	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies - Porción Nave	Por Movimiento	15.470	Exonerado	15.470
1.2.1.4	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies - Porción Tierra	Por Movimiento	113.374	20.407	133.781
1.2.1.5	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies	Por Movimiento	90.637	Exonerado	90.637
1.2.1.6	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies	Por Movimiento	103.078	Exonerado	103.078
1.2.1.7	Transbordo de Contenedores (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 20 pies (N2)	Por Ciclo Completo	90.637	Exonerado	90.637
1.2.1.8	Transbordo de Contenedores (Llenos o Vacíos) - Ciclo Completo - Contenedor 40 pies (N2)	Por Ciclo Completo	103.078	Exonerado	103.078
(N2): Incluye 48 horas libres de almacenaje.					
1.2.1.9	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies (Cabotaje) - Porción Nave	Por Movimiento	9.524	Exonerado	9.524
1.2.1.10	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20 pies (Cabotaje) - Porción Tierra	Por Movimiento	69.782	12.561	82.343
1.2.1.11	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies (Cabotaje) - Porción Nave	Por Movimiento	10.812	Exonerado	10.812
1.2.1.12	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40 pies (Cabotaje) - Porción Tierra	Por Movimiento	79.372	14.287	93.659
1.2.1.13	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 20 pies (Cabotaje)	Por Movimiento	63.444	Exonerado	63.444
1.2.1.14	Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos de 40 pies (Cabotaje)	Por Movimiento	72.157	Exonerado	72.157
1.2.1.15	Embarque o descarga Contenedores High Cube llenos - Porción Nave	Por contenedor	15.897	Exonerado	15.897
1.2.1.16	Embarque o descarga Contenedores High Cube llenos - Porción Tierra	Por contenedor	116.562	20.981	137.543
1.2.1.17	Embarque o descarga Contenedores High Cube vacíos - Porción Nave	Por contenedor	105.963	Exonerado	105.963
(N3): Para contenedores de otras dimensiones se ajustará la tarifa de la sección 1.2 aplicando la fórmula establecida en el Anexo 5 del Contrato de Concesión					
Sección 1.3	Servicios Especiales - En Función a la Nave	Unidad de cobro		IGV	TOTAL
1.3.1	Re-Estiba de Contenedores				
1.3.1.1	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	113.29	Exonerado	113.29
1.3.1.2	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	128.85	Exonerado	128.85
1.3.1.3	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies (N3)	Por Contenedor	169.93	Exonerado	169.93
1.3.1.4	Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies (N3)	Por Contenedor	193.27	Exonerado	193.27
1.3.1.5	Re-estiba en la misma bodega - contenedor vacío de 20 pies	Por Contenedor	90.63	Exonerado	90.63
1.3.1.6	Re-estiba en la misma bodega - contenedor vacío de 40 pies	Por Contenedor	103.07	Exonerado	103.07
1.3.1.7	Re-estiba vía muelle - contenedor vacío de 20 pies (N3)	Por Contenedor	135.95	Exonerado	135.95
1.3.1.8	Re-estiba vía muelle - contenedor vacío de 40 pies (N3)	Por Contenedor	154.61	Exonerado	154.61
(N3): Terminal Portuario Paracas se reserva el derecho de definir si la re-estiba es vía muelle, en función de la necesaria agilidad de las operaciones.					
1.3.2	Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos				
1.3.2.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción			libre
1.3.2.2	Días: 3 - 8	Por TEU/día o fracción	8.46	Exonerado	8.46
1.3.2.3	Días: 9 - 15	Por TEU/día o fracción	10.58	Exonerado	10.58
1.3.2.4	Días: 16 en adelante	Por TEU/día o fracción	15.87	Exonerado	15.87
1.3.3	Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores Llenos de Transbordo				
1.3.3.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		libre	libre	libre
1.3.3.2	Días: 3 - 10	Por TEU/periodo	8.46	Exonerado	8.46
1.3.3.3	Días: 11 en adelante	Por TEU/día o fracción	15.87	Exonerado	15.87
1.3.4	Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores Vacíos de Transbordo				
1.3.4.1	48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		libre	libre	libre
1.3.4.2	Días: 3 - 10	Por TEU/día o fracción	8.46	Exonerado	8.46
1.3.4.3	Días: 11 en adelante	Por TEU/día o fracción	15.87	Exonerado	15.87
1.3.5	Otros Servicios Especiales de Contenedores				
1.3.5.1	Carga/descarga de contenedores con carga sobresaliente o sobrepeso	Por contenedor	100% Tarifa	Exonerado	100% Tarifa
1.3.5.2	Conexion power pack (Clap-on o Genset)	Por contenedor/operación	29.44	Exonerado	29.44
1.3.5.3	Embarque o descarga Contenedores con carga (MDG (N4))	Por contenedor	100% Tarifa	Exonerado	100% Tarifa
1.3.5.6	Conexion /desconexion contenedores reefers a bordo	Por contenedor	10.57	Exonerado	10.57
1.3.5.7	Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	Por contenedor/día o fracción	74.05	Exonerado	74.05
(N4): Aplica sobre las tarifas de la sección 1.2.1.1 al 1.2.1.4 y 1.2.1.7, 1.2.1.8					

Sección 1.4 Servicios Especiales - En Función a la Carga					
1.4.1	Uso de Área Operativa - Almacenaje contenedores				
1.4.1.1	Importación llenos-48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	Libre	Libre	Libre
1.4.1.2	Importación llenos Días: 3 - 6	Por TEU/día o fracción	21.15	3.81	24.96
1.4.1.3	Importación llenos Días: 7 - 15	Por TEU/día o fracción	31.72	5.71	37.43
1.4.1.4	Importación llenos Días: 15 en adelante	Por TEU/día o fracción	44.42	8.00	52.42
1.4.1.5	Exportación llenos-48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Por TEU/día o fracción	Libre	Libre	Libre
1.4.1.6	Exportación llenos Días: 3 - 6	Por TEU/día o fracción	21.15	3.81	24.96
1.4.1.7	Exportación llenos Días: 7 - 15	Por TEU/día o fracción	31.72	5.71	37.43
1.4.1.8	Exportación llenos Días: 15 en adelante	Por TEU/día o fracción	44.42	8.00	52.42
1.4.1.9	Recargo por contenedores OOG importación/exportación (N5)	Por TEU/día o fracción	50% de precio	Aplica	50% de precio
1.4.1.10	Recargo por contenedores carga peligrosa IMDG importación/exportación (N5)	Por TEU/día o fracción	50% de precio	Aplica	50% de precio
1.4.2	Movimiento Extra Contenedores en Patios				
1.4.2.1	Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal	Por contenedor	79.34	14.28	93.62
1.4.3	Servicio de Manipuleo de Carga				
1.4.3.1	Consolidación/desconsolidación contenedor 20' con carga paletizada (N6)	Por contenedor	179.83	32.37	212.20
1.4.3.2	Consolidación/desconsolidación contenedor 20' con carga suelta (N6)	Por contenedor	232.71	41.89	274.60
1.4.3.3	Consolidación/desconsolidación contenedor 40' con carga paletizada (N6)	Por contenedor	269.73	48.55	318.28
1.4.3.4	Consolidación/desconsolidación contenedor 40' con carga suelta (N6)	Por contenedor	349.08	62.83	411.91
1.4.3.5	Consolidación/desconsolidación contenedor 20' con carga suelta congelada	Por contenedor	411.79	74.12	485.91
1.4.3.6	Consolidación/desconsolidación contenedor 40' con carga suelta congelada	Por contenedor	617.69	111.18	728.87
1.4.4	Servicio de Manipuleo de Carga Sin Vaciado/Llenado Total (Fiscalización Órganos Públicos)				
1.4.4.1	Fiscalización con apertura y cierre de puertas (N6)	Por contenedor	31.72	5.71	37.43
1.4.4.2	Fiscalización con apertura y cierre de puertas y movimiento parcial de carga (N6)	Por contenedor	63.46	11.42	74.88
1.4.4.3	Colocación/remoción etiquetas, precintos (N6)	Por contenedor	21.15	3.81	24.96
1.4.4.4	Inspección previa a pedido del cliente (N6)	Por contenedor	105.79	19.04	124.83
1.4.5	Contenedores Reefer				
1.4.5.1	Energía y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies (primer día o fracción sin costo)	Por contenedor/día o fracción	74.05	13.33	87.38
1.4.5.2	Retirada/Colocación gensets	Por contenedor/operación	26.44	4.76	31.20
1.4.6	Pesaje Extraordinario				
1.4.6.1	De contenedores (N6)	Por contenedor/operación	21.15	3.81	24.96
1.4.6.2	De carga suelta desconsolidada o a consolidar de/en contenedores	Por tonelada	5.29	0.95	6.24
1.4.7	Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores - TPGSM Depósito Temporal				
1.4.7.1	Importación contenedores 20' llenos (N7)	Lumpsum	126.92	22.85	149.77
1.4.7.2	Importación contenedores 40' llenos (N7)	Lumpsum	190.41	34.27	224.68
1.4.7.3	Exportación contenedores 20' llenos (N7)	Lumpsum	105.79	19.04	124.83
1.4.7.4	Exportación contenedores 40' llenos (N7)	Lumpsum	126.93	22.85	149.78
1.4.7.5	Almacenaje contenedores import export. días: 8 al 15 (N7)	Por teu/día o fracción	19.03	3.43	22.46
1.4.7.6	Almacenaje contenedores import export. días: 16 en adelante (N7)	Por teu/día o fracción	26.44	4.76	31.20
1.4.8	Otros servicios				
1.4.8.2	Gate In/Out contenedor vacío 20' y 40' (carga seca)	Por contenedor	138.98	25.02	164.00
1.4.8.4	Gate In/Out contenedor vacío 20' y 40' (Carga reefer)	Por contenedor	211.77	38.12	249.89
1.4.8.5	Lavado Simple de Contenedor Vacío	Por contenedor	20.58	3.70	24.28
1.4.8.6	Lavado Químico de Contenedor Vacío	Por contenedor	30.88	5.56	36.44
1.4.8.7	Inspección de Precintos adicional	Por contenedor	15.44	2.78	18.22
1.4.8.8	Asistencia técnica para el servicio de contenedores refrigerados	Por contenedor	Negociable	aplica	Negociable
1.4.8.9	Colocación o remoción de etiquetas	Por contenedor	10.57	1.90	12.47
1.4.8.10	Servicio de colocación de precintos	Por precinto	10.57	1.90	12.47
1.4.8.11	Barrido simple de contenedor	Por contenedor	10.57	1.90	12.47
(N5): Aplica sobre los precios de la sección 1.4.1.1 al 1.4.1.8					
(N6): El precio no incluye movimiento extra.					
(N7): Precio incluye todos los trámites documentales relativos a la gestión de Depósito Temporal, almacenaje libre hasta el día 7. Se aplica cuando el TPGSM ha sido designado como Depósito Temporal.					

Fuente: Terminal Portuario de Paracas S.A. Recuperado de:
<http://www.tpparacas.com.pe/wp/wp-content/uploads/2018/08/Publicacion-de-tarifario-version-1.8-web-final.pdf>

Anexo 2. Tarifas máximas de servicios estándar del Puerto del Callao - APM Terminals.

SERVICIOS A LA NAVE					
Servicios	22/07/2016	21/09/2017	Servicios	22/07/2016	21/09/2017
Servicio Estándar a la nave					
Uso o alquiler de amarradero	0,81	0,92			
Reestiba para carga rodante			Reestiba para carga fraccionada		
Vía nave	13,00	25,00	Vía nave	6,50	10,00
Vía muelle	26,20	45,00	Vía muelle	13,00	18,00
Con grúa pórtico de muelle			Sin grúa pórtico de muelle		
Embarque o descarga de contenedores			Embarque o descarga de contenedores		
vacíos 20 pies	83,85	92,20	vacíos 20 pies	63,64	71,80
vacíos 40 pies	125,76	138,00	vacíos 40 pies	95,47	107,30
Transbordo de contenedores dentro del terminal			Transbordo de contenedores dentro del terminal		
Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	83,85	93,70	Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	63,64	72,00
Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	125,76	140,55	Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	95,47	108,00
SERVICIOS A LA CARGA EN CONTENEDORES					
Servicios	22/07/2016	21/09/2017	Servicios	22/07/2016	21/09/2017
Embarque o descarga de contenedores - grúa portico			Embarque o descarga de contenedores - sin grúa portico		
Llenos 20 pies- porción nave	16,58	16,58	Llenos 20 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 20 pies - porción tierra	88,07	99,80	Llenos 20 pies - porción tierra	76,00	86,00
Llenos 40 pies- porción nave	16,58	16,58	Llenos 40 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 40 pies - porción tierra	140,41	158,60	Llenos 40 pies - porción tierra	116,50	132,00
SERVICIOS A LA CARGA FRACCIONADA, RODANTE Y A GRANEL					
Servicios	22/07/2016	21/09/2017	Servicios	22/07/2016	21/09/2017
Servicio estándar a la carga fraccionada			Servicio estándar a la carga rodante		
Embarque o descarga - porción nave	2,50	2,50	Embarque o descarga-porción nave	3,50	3,50
Embarque o descarga - porción tierra	6,23	7,20	Embarque o descarga-porción tierra	29,67	32,50
Servicio estándar a granel líquido			Servicio estándar a granel sólido		
Embarque o descarga	1,35	1,55	Embarque o descarga	4,32	4,82
Servicio especial regulado de carga de proyecto			Servicio especial regulado de carga fraccionada peligrosa		
Embarque o descarga - con grúa móvil	16,65	19,00	Tratamiento especial directo con equipamiento y P.A.	12,05	13,08
Embarque o descarga - sin grúa móvil	14,47	17,00	Tratamiento especial indirecto con equipamiento y P.A.	19,82	20,79
Provisión de equipos para incrementar productividad			Servicios especial uso de barrera de contención		
Rendimiento igual o mayor a 305 t/h	9,25	10,22	Uso de barrera de contención	533,02	750,00
Rendimiento igual o mayor a 406 t/h	9,74	10,71	Servicio especial regulado a granel sólido		
Rendimiento igual o mayor a 610 t/h	10,68	11,65	Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves		759,37
SERVICIOS A PASAJEROS					
Servicios	22/07/2016	21/09/2017			
Servicio estándar para pasajeros	9,32	10,39			

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

Fuente: OSITRAN. Informe de desempeño del Puerto del Callao - APM Terminals. Recuperado de: <https://www.ositrان.gob.pe/puertos/terminal-multiproposito-muelle-norte-callao/>

Anexo 3. Tarifas máximas de servicios estándar del Puerto de Paita.

CONCEPTOS	Unidad de cobro	2016		2017	
		Muelle Espigón 1/	Muelle Contenedores 1/	Muelle Espigón 2/	Muelle Contenedores 2/
Uso de amarradero	Metro eslora-hora	0,61	1,00	0,61	1,03
Operaciones de embarque y desembarque					
A la carga rodante	Tonelada	44,09	40,50	44,09	41,29
A la carga fraccionada	Tonelada	14,33	13,17	14,33	13,43
A la carga sólida a granel	Tonelada	6,62	6,07	6,62	6,19
A la carga líquida a granel	Tonelada	1,66	1,52	1,66	1,55
CARGA CONTENEDORIZADA					
Operaciones de embarque y desembarque					
Contenedores llenos y vacíos (20 pies)	Contenedor	143,27	121,51	142,27	123,87
Contenedores llenos y vacíos (40 pies)	Contenedor	214,89	153,04	214,89	156,01
Operación de transbordo					
Contenedores llenos (20 pies)	Contenedor	96,36	121,51	96,36	123,87
Contenedores llenos (40 pies)	Contenedor	144,69	153,04	144,69	156,01
Contenedores vacíos (20 pies)	Contenedor	91,65	121,51	91,65	123,87
Contenedores vacíos (40 pies)	Contenedor	137,44	153,04	137,44	156,01

1/ Tarifas vigentes a partir del 06-12-2016

2/ Tarifas vigentes a partir del 20-11-2017

Fuente: Terminal Portuario Euroandinos Paita S.A.

Fuente: OSITRAN. Informe de desempeño del Puerto de Paita. Recuperado de:
<https://www.ositran.gob.pe/puertos/terminal-portuario-de-paita/>

Anexo 4: Cuestionario para la variable Competitividad Exportadora

Marque con un aspa “X” la respuesta que considere acertada con su punto de vista, según las siguientes alternativas:

MA= Muy de acuerdo	A= De Acuerdo	NA= Ni de acuerdo ni en desacuerdo	D= Desacuerdo	MD= Muy en desacuerdo
--------------------	---------------	------------------------------------	---------------	-----------------------

Pregunta	MA	A	NA	D	MD
Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.					
El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable					
El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.					
Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín					
Considera la innovación importante dentro del rubro de su negocio					
Contar con un área de investigación y desarrollo es importante para la competitividad de la uva					
La tecnología aporta mucho a sus operaciones diarias					
El conocimiento adquirido en el tiempo es importante para la implementación de innovaciones en su negocio					
Le afectan las limitaciones del puerto general San Martín para llegar a nuevos mercados internacionales					
La reacción a los cambios mejoraría en el mercado internacional si contase con un terminal portuario en Pisco mejor implementado					
El uso del terminal portuario de Pisco es necesario para acompañar la tendencia al alza de la exportación de uva y mejorar su competitividad					
Se animaría a negociar la llegada de su producto a nuevos mercados internacionales si se implementa adecuadamente el terminal Portuario de Pisco					

Anexo 5: Cuestionario para la variable Desarrollo Portuario

Marque con un aspa “X” la respuesta que considere acertada con su punto de vista, según las siguientes alternativas:

MA= Muy de acuerdo	A= De Acuerdo	NA= Ni de acuerdo ni en desacuerdo	D= Desacuerdo	MD= Muy en desacuerdo
--------------------	---------------	------------------------------------	---------------	-----------------------

Pregunta	MA	A	NA	D	MD
Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín son competitivos versus la oferta del Puerto del Callao					
Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo					
Los costos de transporte al Puerto General San Martín le permiten ser más competitivo.					
Los costos de transporte al Puerto representan un porcentaje importante de los costos logísticos					
Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores.					
Los tiempos para los trámites portuarios ocasionan pérdidas de competitividad					
La frecuencia del servicio para las rutas requerida son las adecuadas para programar de manera eficiente los envíos de exportación.					
La frecuencia del servicio para las rutas requeridas es menor a las frecuencias ofrecidas en el puerto del Callao.					
El acceso para el Puerto General San Martín se encuentra en óptimas condiciones.					
Se tiene acceso al Puerto General San Martín desde cualquier punto de Ica.					
El Puerto General San Martín cuenta con la infraestructura para mantener la cadena de frío					
La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.					

Anexo 6: Preguntas para la entrevista

Objetivo General: Determinar la relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín

Preguntas:

- ¿Qué opina usted de la oferta actual de servicios que brinda el Terminal Portuario San Martín? y ¿Cómo afecta a la competitividad de las empresas agroexportadoras de Ica?
- ¿Cuáles considera que son las limitaciones más importantes que tiene el Terminal Portuario San Martín? ¿Por qué?

Objetivos Específicos 1: Identificar la relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de Ica.

Preguntas:

- ¿Cuál es su opinión sobre los precios de los servicios portuarios ofrecidos por el terminal portuario de Pisco? ¿Considera que son precios competitivos?
- ¿Qué recomendaciones daría para disminuir los costos logísticos de exportación de uva?

Objetivos Específicos 2: Determinar la relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica.

Preguntas:

- ¿Qué opina del tiempo entre producción y embarque por los que son sometidos los productos exportables de la región Ica? ¿Qué recomendaría?
- ¿Qué opina del tiempo actual en trámites obligatorios para exportar un producto? ¿Cómo es la situación en el puerto de Pisco?

Objetivos Específicos 3: Determinar la relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica.

Preguntas:

- ¿Cómo considera la infraestructura actual del puerto de Pisco para el movimiento de contenedores Reefer?
- ¿Cuáles serían las ventajas de tener un puerto de Pisco con mejor infraestructura y equipamiento para la exportación de contenedores refrigerados de uva?

Anexo 7: Entrevista a Juan Carlos León, Gerente de Defensoría del Exportador en ADEX.

Entrevistador: Buenas tardes, Sr. León, lo queríamos entrevistar, como le comenté, porque estamos trabajando en nuestra tesis sobre el Puerto de Pisco y la concesión y nos refirieron a usted como experto del tema.

Sr. León: En los noventas hasta el 2000, yo trabajaba comercializando harina de pescado y cuando tenía carga en Pisco, regular carga de contenedores, y trataba de inducir una nave, hablaba con la naviera... Oye, tengo 150, ¿te interesa?, yo bajo los contenedores vacíos a Pisco o me los pones rumbo sur y los cargas rumbo norte y lo que me decían...mira te descuento el flete 200 dólares y ándate al Callao. Porque es un puerto que está a 250 km de Callao. Pero sí la complicación de congestión en el Puerto del Callao le abre unas puertas grandes a Pisco. Ese es uno de los temas, al punto que me ha tocado asistir al comité de puertos de la división automotriz, ahí están las marcas, y ellos están preocupados con el tema de APM Terminals. El servicio es un desastre, han perdido plata como locos, no reciben un buen servicio hasta ahora, la congestión los mata, el espacio para descargas es una complicación. En el caso de autos, el cliente quiere cero kilómetros. Eso te obliga a poner una cigüeña al costado de la nave pero no le quieren dejar entrar la cigüeña, entonces ellos están por arrancar una prueba en Pisco, ahorita.

Entrevistador: ¿A partir de la concesión o ya como proyecto propio?

Sr. León: No. Bueno, obviamente tiene que mejor el puerto para que entren los buques, porque son grandes. Pero eso te da un poco el panorama.

Entrevistador: Sí, el panorama del potencial.

Sr. León: Como el tema de los feeders que estuvieron trabajando desde 2015 o 2016, estaban entrando unos buques chiquitos de Mitsui, después de Maersk, ha estado entrando Sea Trade. O sea, hay navieras que han estado entrando y levantando carga, obviamente carga perecible, que tiene masa crítica en pago.

Entrevistador: Y que de hecho estaba más desesperada por el servicio en Pisco que el resto de las industrias.

Sr. León: Así es. A pesar de eso, ha representado 500 dólares por contenedor en ahorro para los exportadores de cebolla de Ica. Hay que hablar para quienes. Porque si estás en Chíncha a lo mejor no es 500. El proyecto como se ha presentado, me ha tocado estar con ellos varias veces, y como me lo han explicado va a ser un puerto lindo. En lo personal, yo he sido agente de aduana y agente naviero ahí y ese puerto lo conozco bastante bien y lo que están proyectando es bastante bueno.

Entrevistador: Sí, es súper interesante. De hecho la Cámara de Comercio de Ica está súper emocionada con el tema de la concesión y lo que se le está planteando. Quería empezar con las preguntas que teníamos planteadas. ¿Qué opina usted de la oferta actual y antes de la concesión, de servicios que brinda el Terminal Portuario San Martín?

Sr. León: Bueno, ese puerto estaba dañado por el terremoto y no se hizo nada. Se corrió el cheque en duro y esa reparación se incluyó como parte del compromiso de inversión. No fue una buena jugada, porque en la medida que le tenías que pedir eso, ellos tenían que dejar de hacer otras cosas. No era poca plata, era un montón de plata. Debieron haberlo puesto ahí y más bien en la concesión haberle pedido más cosas extras. Yo estuve trabajando en el Consejo de Puertos de OSITRAN, [...] y me ha tocado ver el proceso de concesiones. Al principio era ENAPU y ver cómo le caímos encima. Después, DP World y se han ido agregando. Ahí el resumen es que los contratos han sido mal hechos. El de APM es un desastre. [...] Paita, yo pensé que no iban a ser tan buenos pero hicieron lo que tenían que hacer, son buenos operadores pero es el puerto más caro. Entonces, los contratos no pueden estar a la buena voluntad o a la expectativa de que tengas un pata buena onda. Los contratos malos... tú no puedes permitir que suban sin que inviertan nada. Caso de Pisco. Les ha sacado la mugre a los exportadores e importadores, no le han dado nada. Tenían cucharas o clanchers parchados. Entonces, cómo se ha permitido ese tema. En APM si no le armábamos un escándalo, al final del gobierno de Humala, con prensa. Uno de los voceros fui yo. Cuando estas reclamando mucho rato tu cara no queda, la gente no le gusta estar escuchando reclamar. Y eso hizo que invirtieran. Esa actitud nos complica a todos los importadores y exportadores que manejamos el puerto. Y eso es válido para todos. Incluyendo a Pisco. En el modelo subieron costos, algunos siete u ocho veces. En el caso de Pisco hay un importador - exportador, el más grande, debe mover 64% del puerto, al pata lo han golpeado fuerte en costos. El tema ya lo está viendo el gerente general; para que una empresa que factura mil millones de dólares, que el Gerente General está revisando costos, ¿en qué andamos? Se ha abierto un grupo de trabajo por el tema de costos, tanto tiempo sin

invertir es la segunda, y el ritmo de carga y descarga se ha ido a niveles poco exigentes. En el modelo anterior teníamos un ENAPU que administraba la plataforma y encima operaban los agentes marítimos. Hoy, en el modelo de concesión, es dar todo el servicio integrado y se hizo eso para darle ingresos y frente a esto darle inversión. El modelo TISUR no fue así, no le dimos nada y el pata facturaba amarraderos y todos podían entrar ahí y no podía facturar. Tiene que haber equilibrio. Si los privados habían logrado mover un buque es 2 días, hoy es en 4. Le va a costar el doble en tiempos de facturación de servicios portuarios, el flete le va a costar más. Porque esta empresa grande ha continuado negociando sus fletes sobre la base de carga y descarga de tantos días pero la realidad es esta. Incluso me haces traer equipos. Contrastas lo negociado con lo real. Hemos permitido que se caiga y encareciéndolo.

Entrevistador: Sobre todo, porque la teoría dice que la concesión lo mejora todo.

Sr. León: Exacto, tomas este piso y de aquí para arriba. No lo llegas a nivel de desastre. Creo que ha habido autoridades permisivas. Hemos estado detrás de organismos, OSITRAN; LA APN y no reaccionan. Salaverry acaba de ser entregado en las mismas condiciones. Eso no puede ser. ¿Qué podemos esperar en el caso de Pisco? Creo que la primera etapa la tenemos asegurada. Las siguientes, puede pasar muchas cosas. Por ejemplo, si arranca el puerto de Pucusana va a traer problemas. Con eso, lo de los autos cancelado. Yo he trabajado en ese puerto y los meses entre fines de Julio y fines de Agosto hay vientos paracas. Imagínate bajar un carro y lo metes en pleno paracas. El resto del año no tienes eso pero está ahí. Esos meses no podrías llevarlo. Si arranca Pucusana, va todo el año y sería el puerto Roll on.

Entrevistador: Pucusana aliviaría a Callao pero complicaría a Paracas.

Sr. León. Yo no creo que haya confluencia entre el alcalde de Lima y Callao. Existen grandes posibilidades que se pongan de acuerdo, pero de ahí a que haya un engranaje lo veo difícil.

Entrevistador: Sería a largo plazo.

Sr. León: Eso qué significa en la operación diaria. Más largo plazo es congestión los siguientes 15 años con tendencia a complicarse. Hay cosas que se van a arreglar pero lo tienes que hacer para mantenerte bajo la línea de concesión severa pero esos años abren las puertas a los otros puertos.

Entrevistador: Bueno hemos estado hablando de todo un poco. También de los precios que tiene la terminal. ¿Usted cree que en algún momento, los precios que tiene Pisco para la exportación puedan llegar a ser competitivos con el Callao o por exportar incluso de otro puerto? Ahora Pisco no mueve mucha mercadería.

Sr. León: No todos los costos los cobra la naviera. El flete es lo única que se supone te entiendes con la naviera pero la naviera manda a su secuas y todos cobran y todos comparten con la naviera por lo bajo. Pero las navieras van a replicar el tema que pasa en el Callao.

Entrevistador: Nosotros nos estamos enfocando en la exportación de uva. Estuvimos conversando con exportadores y nos estuvieron comentando que tener que llevarlo hasta Lima, les subía el flete porque hay que considerar el tramo Ica – Lima, el tiempo que resistente las uvas en frío se iba a reducir al llegar destino por el tiempo que pasan hasta Lima.

Sr. León: El tema no es tan línea. APM está presentando nuevas propuestas. En el eje norte, están intentando entrar con buques de 250 mil TEU's. La flota está hacia allá, en tres alianzas. Esto significa que van a cerrar muchos puertos. En nuestro eje, los buques son de 11 mil y estos puertos son para eso. La frecuencia desde Callao, tu puedes llegar desde Callao a casi todos los destinos en tiempo de transito bueno y con frecuencias buenas. Eso no lo vas a tener disponible en Ica, ojo. La pegaron con Sea Trade para entrar en Filadelfia y es cada 15 días. Eso limita el abanico de clientes que puedes atender. Y está relacionado con tu flujo de cosechas y de caja. Lo de Ica no significa que toda tu carga va a salir por ahí.

Entrevistador: No, es encontrar, aprovechar los destinos que tenga.

Sr. León: Aquí tienes que aprovechar los servicios de tránsito y más aún con la uva. Hubo un servicio que monto Mitsui que monto un servicio con feeder que consolido cargas en México y sólo aumento dos días. Cuando uno trabaja con feeders puedes aumentar entre 5 o 6 días. Esos solo dos días me dejo sorprendido del manejo. Este tema de Pisco va a entrar una liga más chica, no va a entrar todos a Pisco. Va a ser un mix para los de Ica. Hay gente que fantasea con lo que pueda llegar a ser el Puerto.

Entrevistador: La idea es aprovechar lo que pueda entregar el puerto.

Sr. León: Exacto, no vas a cambiar toda tu estrategia. Es ver por dónde vas a atender a tus clientes. Hay un puerto que quiere ser el Hub de la Costa. El gerente puede hacer mucho por el puerto con sus contactos. Puede contactar una línea de feeder y centrar todos los barcos ahí y de ahí contratamos buques de 20 mil. Son gestiones que se puede hacer. En Perú vemos unos feeder que se están llevando carga a Arica. Arica se está llevando un montón de carga. La carga la baja de Chimbote hasta Arica y de ahí la subían a barcos más grandes, en las épocas de ENAPU. Es el manager. Esa capacidad la está rescatando Pisco.

Entrevistador: Estamos viendo la propuesta en infraestructura en temas de equipo y dragado del muelle. ¿Usted cree que es suficiente para empezar?

Sr. León: Está de más. Paita empezó con una grúa.

Entrevistador: Pisco está proponiendo 4.

Sr. León: Deberían arrancar bien con eso. Paita tiene 2, y ellos quieren 4 deberían ir bien.

Entrevistador: ¿Qué ventajas le da a la región de Ica todo este puerto?

Sr. León: Ayer estábamos hablando que se aprobó en el congreso una Ley de zonas especiales de desarrollo y lo que estuvimos empujando en los gremios es que permitan que se desarrollen otras nuevas con capital privada y de preferencia al costado de los puertos. En la parte de atrás del puerto hay un terreno grande que es propiedad de ENAPU, ese terreno lo estamos proponiendo para que sea en el caso de Paita, Salaverry, Chancay, Pucusana, Pisco y e Ilo. Abrir en esos casos una zona de trabajos especiales que mejoren la logística y que concentren la logística. Poner áreas de packing y terminado de producto. Sobre todo para apoyar a las PYMES, este modelo a funcionado en otras partes del mundo. Les das un valor al puerto. Y eso hace que puedas tener mayores frecuencias. Iquique en su zona franca es una zona de desarrollo.

Entrevistador: Muchas gracias.

Anexo 8: Entrevista a Ariel Eade

CARGO: JEFE DE PLANTA

EMPRESA: AGRO VICTORIA.

¿Qué opina usted de la oferta actual de servicios que brinda el Terminal Portuario San Martín?
y ¿Cómo afecta a la competitividad de las empresas agroexportadoras de Ica?

Pisco es el puerto más cercano para nosotros, es más factible, más fácil, más simple entonces se extraña pero estamos conscientes que le faltan bastantes mejoras para que el sistema pueda entregar un mejor servicio.

¿Cuáles considera que son las limitaciones más importantes que tiene el Terminal Portuario San Martín? ¿Por qué?

Infraestructura, y sobre todo espacio para poder dejar los contenedores, sin embargo, sigue dependiendo del Callao, lo más crítico considero que es la infraestructura. Creo que por razones hasta políticas ha quedado en el olvido, en stand by, le hace daño al país ya que esta es una zona netamente exportadora, no solo uva sino también arándanos, granado, espárrago, palta, por razones que no están ni relacionados al sistema portuario se está dejando de lado.

¿Cuál es su opinión sobre los precios de los servicios portuarios ofrecidos por el terminal portuario de Pisco? ¿Considera que son precios competitivos?

No hay mucha diferencia. La sobreestadía es carísima, por situaciones ajenas a nuestro proceso, está relacionado con el transporte.

¿Qué recomendaciones daría para disminuir los costos logísticos de exportación de uva?

El tema de transporte es crítico, debe haber un sistema más eficiente para ingresar al puerto. Esas demoras encarecen el proceso.

¿Qué opina del tiempo entre producción y embarque por los que son sometidos los productos exportables de la región Ica? ¿Qué recomendaría?

Nosotros trabajamos con un programa, siempre por pedidos y muy pocas veces nos solicitan pedidos urgentes, de acuerdo al programa tomamos en cuenta cambios o contingencias que se puedan presentar.

¿Qué opina del tiempo actual en trámites obligatorios para exportar un producto? ¿Cómo es la situación en el puerto de Pisco?

No ha habido problema por ese lado.

¿Cómo considera la infraestructura actual del puerto de Pisco para el movimiento de contenedores Reefers?

Si el sistema portuario llegase a tener un sistema de gestión a nivel de puertos como Ámsterdam, entre otros, sería otra cosa, las operaciones deben depender del sistema y no de las personas, cuando depende de las personas se generan los problemas. Estamos enviando la imagen del país, no solo de la empresa.

¿Cuáles serían las ventajas de tener un puerto de Pisco con mejor infraestructura y equipamiento para la exportación de contenedores refrigerados de uva?

Definitivamente, se realza la imagen del país, nosotros no exportamos productos exportamos al país también, definitivamente es muy importante para la competitividad y el desarrollo del país.

Es evidente que el Perú hoy en día centra todas sus operaciones de exportación en el Callao, el Perú es enorme y todo depende un solo puerto, puede tener uno que otro más pequeño pero sigue dependiendo de un solo puerto, de nada sirve que exista mayor producción si tenemos un puerto importante que se está quedando obsoleto. Yo soy de Chile y tenemos varios puertos a lo largo de toda la costa. El principal es Valparaíso, Antofagasta, hay puertos donde te puedes ir manejando, Perú tuvo Pisco en un momento, hay que cambiar la mentalidad. Perú ha logrado un gran avance en tema de exportación, menos años que Chile incluso por diversos factores. Perú puede llegar a ser el principal exportador de arándanos del mundo por ejemplo, en un par de años, pero necesita carreteras, puertos, el acceso y salida de Ica es desastroso, eso demora el transporte.

Anexo 9: Entrevista a Roxana Nolte
GERENTE DE EXPORTACIONES

¿Qué opina usted de la oferta actual de servicios que brinda el Terminal Portuario San Martín?
y ¿Cómo afecta a la competitividad de las empresas agroexportadoras de Ica?

En los últimos tres años hemos tenido dos etapas, una que se anunció la concesión que se le dio a un consorcio español para hacer las mejoras en el puerto San Martín y tengo entendido que aún no se inician las mejoras de importancia, una línea naviera dijo que vamos a tocar el puerto San Martín.

Los que estamos en el sur tenemos que apostar, el costo por ahora no es menor, el ahorro en flete no es menor porque la infraestructura no ayuda, los costos no son competitivos, por ejemplo no tienen grúas pórtico, eso encarece el costo, así que lo que puedas ahorrar en transporte lo gastas en otras cosas. Sealand luego entró y ya se retiró, por ello actualmente no tenemos ningún servicio.

No daban los números, para nosotros es muy importante que el puerto de Pisco empiece a funcionar, servicios de reefers por el momento están suspendidos.

Si son beneficiosos, los operadores logísticos no están trabajando por ahora con el puerto por las frecuencias de carga y eso hace que se imposibilite que tenga una mayor frecuencia de carga hacia el exterior pero esto se vería mejorado si se aprueba la ley de cabotaje que va a permitir ir cargando de puerto en puerto de Perú hacia otros destinos bajando costos esa es la forma de incentivar a pisco y lo que será Marcona entre otros puertos al interior del país para hacerlo competitivo.

¿Cuáles considera que son las limitaciones más importantes que tiene el Terminal Portuario San Martín? ¿Por qué?

Definitivamente la infraestructura, es la limitación más importante. Cuando uno entra hacia Paracas, en el lado derecho hay una parte que está lotizada como lotes industriales, ahí hay un terminal de almacenamiento que es TALPA, ese terminal se instaló para dar servicios a todas las navieras, todos los servicios para carga refrigerada, tenías para enchufes, certificaciones,

seguridad, se han quedado con todo hecho y algo mueven pero no lo que hubiesen querido, todavía este terminal está funcionando para el retiro de vacíos.

Para cargar en Pisco tenía que cargar antes porque igual paraba en Callao, igual lo hacíamos porque queríamos que el servicio se mantuviese. Esos barcos enormes veían de Chile, paran en Ecuador, Colombia, Panamá y dependiendo del itinerario se desvían.

¿Cuál es su opinión sobre los precios de los servicios portuarios ofrecidos por el terminal portuario de Pisco? ¿Considera que son precios competitivos?

Algunos precios eran más altos y lo que me podía ahorrar en flete porque solo hacía un Ica - Pisco, la operación me salía casi igual que en el Callao, pero por el tema de la infraestructura.

¿Qué recomendaciones daría para disminuir los costos logísticos de exportación de uva?

El principal costo es el transporte y no es un tema de que si sube o baja la gasolina, es por el tema de la rotación, en Pisco hay menos movimiento y no había problema pero no teníamos mucho camiones disponibles, eso al final era equivalente al costo en el Callao por la cantidad de viajes que tenían que hacer los pocos camiones, el tema de transportistas registrados de la zona, entre otros. En el Callao es como un día y medio para cargar un contenedor, en Pisco lo dejas enchufan y ya, eso que nosotros en PLEX tenemos todos nuestros vacíos en el terminal de Neptunia, al tener los vacíos ahí tenemos una ventanilla exclusiva que nos permite sacar un vacío en hora y media o dos. Hay épocas que no hay equipos y esperan acondicionarlos, que les devuelvan los equipos.

¿Qué opina del tiempo entre producción y embarque por los que son sometidos los productos exportables de la región Ica? ¿Qué recomendaría?

Nuestra experiencia en Agrícola Don Ricardo, como nosotros producimos fruta y embalamos fruta de acuerdo a un programa, en base a dicha metodología, cerramos un contenedor y al otro día se carga, nuestro programa de ventas nos ayuda a saber que vamos a producir y a quién se va a embarcar. Yo veo a quién le embarco mañana con lo que produzco hoy. El tiempo que hay entre producción y despacho es casi simultáneo, ni bien cierro mis 20 pallets, se carga al día siguiente, un tema de capacidad de las cámaras, tenemos 02 plantas, cámaras de frío. Con las

negociaciones que hace PLEX, tenemos por ejemplo 10 días de almacenaje en DP WORLD o APM, depende de la línea son esos dos terminales, aparte hay terminales extra portuarios, desde que cargamos vamos de frente, por las negociaciones tenemos más días, sin generar un costo adicional, además tenemos más naves, nunca uso los 10 días.

Entramos directo al terminal del puerto.

¿Qué opina del tiempo actual en trámites obligatorios para exportar un producto? ¿Cómo es la situación en el puerto de Pisco?

No, ahora con la simplificación de comercio exterior se trabaja bastante bien, tenemos la ventanilla única de comercio exterior que es el VUCE que sirve para las inspecciones que se hacen, se hacen a través del VUCE, cada vez hay más trámites en el comercio exterior en general que se hace a través del VUCE, la gente de aduanas se encarga de llenar la DUA, de corregir, también se hacen las correcciones a través del portal como diferencia en peso, es mucho más fácil ahora porque tienes a quién llegar, tienes un ejecutivo, al menos nosotros tenemos una certificación OEA (operador económico autorizado), es una certificación que se nos dió que abarca la parte societaria, la parte logística, la parte de seguridad y eso te da también un status preferencial, con esa certificación que ha sido bien tediosa tenerla, han revisado todo pero al final todas las empresas que están certificadas van a tener homologación porque esto es a nivel de aduanas, por el momento hay dos o tres países que están homologados con Perú pero la idea es que otros países con OEA homologuen con Perú, el ingreso para esos países será más rápido también, si tenemos una duda le pedimos a nuestros sectorista digamos y nos apoyan en todo la responde.

Los tiempos son en base a los requisitos que debe cumplir el país con respecto a certificación sanitaria, certificación de origen, en este caso están bien los tiempos de trámites, si se trata de ahorrar tiempo hay que ver que en el puerto de pisco tenemos banco de la nación aduanas, migraciones.

¿Cómo considera la infraestructura actual del puerto de Pisco para el movimiento de contenedores Reefers?

Le falta todavía y eso encarecía la operación ya que lo que se ahorra en flete, se gastaba en otras cosas ligadas a infraestructura.

¿Cuáles serían las ventajas de tener un puerto de Pisco con mejor infraestructura y equipamiento para la exportación de contenedores refrigerados de uva?

Con las limitaciones y todo igual apostamos, así la nave se demore dos días más apostamos por ellos, los números no se dieron al final. Tengo la esperanza que en diciembre, enero, retomen.

Anexo 10: Entrevista a Antonio Cuenca

CARGO: GERENTE

EMPRESA: PLEX

¿Qué opina usted de la oferta actual de servicios que brinda el Terminal Portuario San Martín?
y ¿Cómo afecta a la competitividad de las empresas agroexportadoras de Ica?

No habían muchos destinos, al exportador peruano le cuesta cambiar, por algún detallito, como grupo, Pisco es una opción y creemos que el desarrollo del Perú depende del desarrollo portuario, la ley de cabotaje esperamos que reactive Pisco.

¿Cuáles considera que son las limitaciones más importantes que tiene el Terminal Portuario San Martín? ¿Por qué?

Infraestructura, lamentablemente mis amigos de Pisco debieron pensar siempre en operadores de talla más alta, si quieren desarrollarlo deberían ofrecer a operadores beneficios para que inviertan rápidamente. DP World compró Neptunia, debe tomar el control Paita. El tema de pisco es un tema que no hemos dejado, tengo un proyecto para mover entre Pisco, Matarani, Callao. No funcionó porque cada una quiso hacer lo que quiere, tienen que poner un servicio que se mueva de Pisco pero que participen todas, que busquen el bien común.

¿Cuál es su opinión sobre los precios de los servicios portuarios ofrecidos por el terminal portuario de Pisco? ¿Considera que son precios competitivos?

Considero que en comparación al costo de otros puertos, no es más caro.

¿Qué recomendaciones daría para disminuir los costos logísticos de exportación de uva?

Todos los puertos chilenos están desarrollados, tener un rápido acceso para recibir carga y exportar carga es muy importante. La temporada baja en Chile es la temporada más alta en Perú, es necesario desarrollar los puertos.

¿Qué opina del tiempo entre producción y embarque por los que son sometidos los productos exportables de la región Ica? ¿Qué recomendaría?

Como todos trabajan en base a programas no he escuchado de inconvenientes resaltantes.
En base a programas de venta con cada uno de los clientes.

¿Qué opina del tiempo actual en trámites obligatorios para exportar un producto? ¿Cómo es la situación en el puerto de Pisco?

Por ese lado no hay problema, no había mucho movimiento.

¿Cómo considera la infraestructura actual del puerto de Pisco para el movimiento de contenedores Reefers?

Es necesario implementar las grúas pórtico.

¿Cuáles serían las ventajas de tener un puerto de Pisco con mejor infraestructura y equipamiento para la exportación de contenedores refrigerados de uva?

Pisco es más importante que Salaverry, se viene la cereza y debería exportarse por Pisco, definitivamente mejoraría el desarrollo y la competitividad. Se necesita unidad y bien común, dejar de ver cada quién por sus intereses y unirse para sacar esto adelante.

Anexo 11: Entrevista con el Gerente de operaciones del puerto de Pisco – César Rojas

Se implementará un mecanismo eficiente para el ingreso de los camiones porta contenedores, los choferes estarán identificados con tarjeta de proximidad, huella digital, el camión ingresa para ser pesado, el chofer recibe su ticket y se va.

Las propuestas de valor son muy importantes para contenedores refrigerados, la maduración de la fruta debe hacerse en destino, las navieras buscan el menor “transit time”, cada mercado exige determinados permisos y es importante el periodo de maduración, por ello se utilizan procedimientos con atmósferas controladas, entre otros.

Hemos tenido 3 experiencias distintas con embarcadores de frutas la primera fue con Seatrade, uva, palta, cítricos, luego Mol que envió cebolla, el puerto es una puerta pero para que el producto entre y salga tiene que cumplir una serie de requerimientos llámese SENASA, aduanas, y acá nunca se había visto eso, se le tenía que decir a aduanas aquí no puedes abrir el contenedor así por así, rompes la cadena de frío, ahora se hace la inspección en el packing, todas estas experiencias con cebolla se suavizaron para otros productos,

Hemos exportado paltos de campo sol y todo por el gran *transit time*, sin embargo, parece que a SeaTrade no le fue bien y tuvo que ceder el servicio a CMA.

Como Europa no exporta a Estados Unidos fruta, retornaban los contenedores de Europa a Estados Unidos, pasaba por Jamaica y luego a Nueva Zelanda, rentabilizaban una operación que era fantástica para el exportador, pero aparentemente no tan rentable para la naviera, es como que un taxi te lleve a un punto alejado, pero regrese solo lo cuál no es rentable.

Huamani, por ejemplo, estaba encantado con nuestro servicio, el gerente salía de su oficina y veía el puerto sin tener que ir hasta el Callao.

Sealand exportó más cebolla que uva, Maersk compró otra compañía que hacía las rutas que hacían las embarcaciones de Sealand por lo que la compañía tuvo que hacer una re-estructuración de rutas y recién acabará en julio.

Por qué no más uva desde Paracas, porque sea Sealand se enfocaba en cebolla para estados unidos.

Que prevemos para este año, tenemos una línea casi confirmada para marzo, rendimiento de 30 contenedores trabajando a 3 grúas, las grúas ya se compraron (2), cada una debe dar 22 contenedores por hora y deben llegar en la última semana de junio que debe coincidir con la entrega del muelle el 15 julio. Sin grúas son 30 movimientos y ahora 40, si la carga esta para dos manos hago 20, si es de 1 mano hago 10.

Un puerto no se sustenta si no hay carga, detrás de esto tenemos Ica que es la segunda región que más produce fruta a nivel nacional (38%), tenemos Aceros Arequipa, Shougan, pollos, la calera de Chincha, necesidad de soya, necesidad de maíz, por eso te decía que los primeros envíos sirvieron para que las autoridades mejoren sus procesos.

Somos una isla, no estamos conectados con el mundo, el agua la compramos todos las mañanas, la luz la producimos nosotros, no tenemos fibra óptica, entonces en la logística el negocio se hace con flujos, el flujo cuanto más limpio mejor. Ejemplo, si voy a importar juguetes para navidad, las campañas de juguetes y perfumes son campañas muy importantes para retail, los centros de distribución están en el sur llegando a lima por el peaje, entonces un camión que sale con un contenedor de juguetes que viene de China se demora desde el puerto de pisco hasta su centro de distribución no más de 3 horas, ponle 4, ese mismo contenedor desde el Callao demora 7 horas, entonces como vemos la variable más importante es el tiempo.

El tema de Gps no sirve para monitorear camiones que salen del Callao porque es imposible monitorear efectivamente, si el camión se detiene puede ser que sea un semáforo o el tráfico, si sale el mismo camión desde Paracas ¿dónde paras?, no tiene donde parar por lo que su flujo es limpio y controlable, si para puedes llamar y puede ser un accidente.

En Lima tu no sabes si en el camino rompen los precintos y meten droga para luego cerrar el contenedor con otro precinto, acá sales desde Huamani con tu fruta y en menos de una hora estás en el puerto, si el camión para puedes alertar y saber que pasó.

En Julio del 2020 vamos a tener la grúa pórtico que podrá mover 50 contenedores horas, el muelle no está malo, el problema es que el fondo del mar se licuó con el terremoto entonces si

pongo un peso x eso generará que el muelle se rompa y se caiga todo, por ello son cosas que tenemos que ver que no pasen hasta el próximo año.

Cabotaje. – es interesante, y lo digo como César Rojas, la protección de línea de bandera es un absurdo porque el Perú no tiene línea bandera, se podrán hacer caladas que no se podía hacer antes, hay cargas nacionales que podrían manejarse muy bien por mar llámese fruta, en lugar de llevar al Callao fruta puedes enviarlo por mar, el comercio terrestre es el segundo comercio mas caro, el orden es avión, carro, ferrocarril y mar, falta ver cual será la respuesta del camión, ha tenido una participación bien dura para que el cabotaje no se de antes, por ejemplo mucha de la soya que viene de Bolivia de Perú (90 mil toneladas), 3000 camiones que generar gran cantidad de co2 por venir de Santa Cruz del Callao, si viene en tren a Arica, de Arica en barco al Callao, cuidas el ambiente y reduces costo, hay muchos países que ven al Perú y dicen que somos locos por no manejar bien nuestras cargas marítimas y no desarrollar los puertos. Aún creo que demorará para que esto reviente, baja barreras que bloquean el comercio, es una buena medida, habrá que ver que parte del mercado afectará este reglamento de cabotaje.

Anexo 12: Entrevista con el Gerente general del puerto de Pisco – Sergio Nichele

El 48% de las exportaciones de Ica van a Estados Unidos, es el principal mercado. La empresa japonesa Mol inicia exportando cebolla desde Paracas a Sabana EEUU en el estado de Georgia, con un método innovador, innovador porque este puerto nunca había visto un contenedor y ello fue un reto para nosotros. Digo esto porque cuando entra un contenedor debes tener a Senasa, que inspecciona, la sunat y los agentes de aduana, el operador logístico y el transportista terrestre, dado que toda la operación en su momento estaba enfocada en Callao, no es fácil superar la barrera de que todos estos actores que operan allá desde hace décadas. Hay que convencer al cliente de operar por un puerto que no tiene energía, grúas, agua y ganar la confianza de toda esta gente, entonces te imaginas el gran desafío que fue el año 2015 cumplir el primer año de concesión, tuvimos desafíos pero nunca problemas respecto a una pérdida de carga, insatisfacción de un cliente, al revés, siempre hemos hecho las cosas de una manera sostenible, poco a poco ganamos confianza y mercado, en el 2015 hicimos 3000 TEUS, tanto es así, que en el 2016 Mol retoma su operación buscando la siguiente campaña de cebolla, hicimos en ese año un poquito más que en el 2015, los transportistas empiezan a invertir en equipos que permita que la carga vaya desde Ica enchufado. Hay una flota bastante grande en Paracas pero para carga seca, como nunca se había transportado carga reefer ellos empezaron a ganar confianza y por consiguiente a invertir, lo mismo con la Sunat, empezaron a contratar gente, fiscales, tenían que asegurar el aforo, inspeccionar que no hayan drogas, por ser una operación nueva y desconocida la Sunat pone los ojos con razón y el hecho que las gran mayoría de los contenedores sean aforados en el puerto se volvió un problema, en el Callao no se hace tanto y los clientes no estaban cómodos con eso.

Los clientes decían que si perdían tiempo y costo en el aforado mejor se iban al Callao, se inició una alianza con la Sunat para inspeccionar dentro de la planta del cliente antes del cierre del contenedor, eso ha sido un trabajo de hormiga para lograr ganar la confianza de todos, el cliente cebollero dijo ok funciona, quiero tener otra línea, más volumen porque veo beneficioso salir por Paracas, al estar cerca el cliente nos acompañaba, la primera operación fue Sábado, Domingo, Jueves, de quincenal teníamos salidas semanales y los clientes querían ver que funcionara y nos visitaban porque no lo creían.

La actuación de Mol en su momento fue parcial y limitado, por ahí con Ica Tom salió tomate para Guayaquil y de Machu Picchu foods algo de chocolate, pero la carga ancla era la cebolla.

A fines del 2016, Mol se asocia y crea una línea llamada One, junto a 3 líneas japonesas con contenedor rosado, con eso Mol deja de tener su servicio por Pisco, a raíz del éxito de los años 2015 y 2016 tuvimos que buscar otras alternativas porque teníamos limitaciones y no podíamos quedarnos de brazos cruzados, tocamos puertas y en febrero del 2017 logramos un acuerdo en la feria Food Logistics en Berlín con Seatrade tener un servicio que apuntaba a otros puertos de EEUU y Europa, íbamos a dar un salto en el 2017 a otros mercados, pasamos de 3000 a 12800 TEUS.

Con ello, llegamos al puerto de Filadelfia y otros en Europa para carga de uva, cítricos, algo de espárragos, mango y palta, el éxito fue tan grande que hemos jalado carga de Trujillo, dada la insatisfacción de Callao, Camposol envió carga de Trujillo via pisco a Europa. Pasamos de 40 a 120 contenedores por calada, teníamos un servicio directo Pisco – Filadelfia – Europa, servicio único en Perú. Seatrade se va porque tenía un servicio desde Nueva Zelanda, Premium, intercontinental, con tiempos record, pero resulta que por el itinerario que tenían no lo pudieron sostener, a raíz de eso llegaron a una negociación para rentar sus buques a CMACGM y convierte el servicio en uno semanal y no consideran a Perú en la ruta a pesar de ser exitoso, la razón, no tenían barcos con grúas, y nosotros en Pisco no teníamos grúas. Limitados en infraestructura no somos tan productivos como Callao, la ventaja de usar el puerto de Paracas es que la línea naviera puede captar agro exportadores y market share. A la menor señal de baja productividad y sin un producto que le pueda ofrecer un incremento en su volumen no le interesa, entonces antes que se vaya Seatrade, Maersk se acerca a través de Sealand, enfocado en el continente Americano, en el mes que se va Seatrade ingresa Sealand para la cebolla y gana mercado muy rápido porque el cebollero tenía la confianza, Sealand es una marca agresiva comercialmente hablando y confianza no les falta, entonces han hecho una excelente campaña. Habiendo empezado tarde, la cebolla arranca julio y va hasta diciembre, a fines de setiembre entra Sealand y aún así logra casi el 40% del volumen de este periodo, fue un éxito, pero en abril del 2018 la naviera se va, porque Maersk compra otra naviera y esta adquisición hace que se restructure las flotas y los servicios por lo que se van con promesa de volver. Básicamente a partir de abril del 2018 no tuvimos oportunidad de atraer una línea naviera más, arrancamos la obra, nuestro enfoque pasa a ser terminar lo antes posible, tenemos un reto de tener una primera entrega en julio del 2019 que tengamos nuestras 2 nuevas grúas móviles y duplicaremos nuestro manejo de contenedores para ganar puntos con las líneas navieras, con eso ya de nuevo vamos a tocar las puertas de todos los agro exportadores porque básicamente el cliente espera que tengamos línea naviera y las líneas navieras espera que tengamos grúas. En resumen, si bien en cierto me siento triste de no tener una grúa porta contenedores, ha sido

un éxito la experiencia pasada y decir funciona, hubieron campañas exitosas, no hace falta comprobar al mercado que si funciona, aún trabajando con generadores, sin agua, y muchas más limitaciones, podemos prometer al cliente una operación fluida con 3 y 4 viajes al día mientras al Callao sus camiones esperan 14 horas promedio y en promedio el agro exportador iqueño se ahorra 500 dólares por contenedor saliendo por Paracas, esperamos que antes de julio tengamos una línea naviera que se quiera posicionar y es muy posible que arranquemos en el primer trimestre del 2019 con una naviera, tenemos además una conversación con Antonio Cuenca, importante su presencia por ser un cliente con un volumen tan grande y representar a un grupo de empresas tan grande.

Al exportador le importa que la carga llegue y si sale desde un puerto cercano mejor, para el puerto su prioridad es que funcione bien.

Anexo 13: Variables

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	ID	Númerico	8	0		Ninguna	Ninguna	1	Derecha	Ordinal	Entrada
2	EMPRESA	Cadena	40	0		Ninguna	Ninguna	27	Izquierda	Nominal	Entrada
3	AREA	Cadena	40	0		Ninguna	Ninguna	15	Izquierda	Nominal	Entrada
4	CARGO	Cadena	40	0		Ninguna	Ninguna	26	Izquierda	Nominal	Entrada
5	TIEMPO_EMPRESA	Númerico	8	2		Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Ordinal	Entrada
6	PREGUNTA1	Númerico	8	2	Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
7	PREGUNTA2	Númerico	8	2	El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
8	PREGUNTA3	Númerico	8	2	El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
9	PREGUNTA4	Númerico	8	2	Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
10	PREGUNTA5	Númerico	8	2	Considera la innovación importante dentro del rubro de su negocio	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
11	PREGUNTA6	Númerico	8	2	Contar con un área de investigación y desarrollo es importante para la competitividad de la uva	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
12	PREGUNTA7	Númerico	8	2	La tecnología aporta mucho a sus operaciones diarias	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
13	PREGUNTA8	Númerico	8	2	El conocimiento adquirido en el tiempo es importante para la implementación de innovaciones en su negocio	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
14	PREGUNTA9	Númerico	8	2	Le afectan las limitaciones del puerto general San Martín para llegar a nuevos mercados internacionales	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
15	PREGUNTA10	Númerico	8	2	La reacción a los cambios mejoraría en el mercado internacional si contase con un terminal portuario en Pisco me...	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
16	PREGUNTA11	Númerico	8	2	El uso del terminal portuario de Pisco es necesario para acompañar la tendencia al alza de la exportación de uva...	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
17	PREGUNTA12	Númerico	8	2	Se animaría a negociar la llegada de su producto a nuevos mercados internacionales si se implementa adecuada...	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
18	PREGUNTA13	Númerico	8	2	Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín son competitivos versus la oferta del Puerto del Callao	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
19	PREGUNTA14	Númerico	8	2	Los costos logísticos portuarios del Terminal San Martín le permiten tener un producto más competitivo	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
20	PREGUNTA15	Númerico	8	2	Los costos de transporte al Puerto General San Martín le permiten ser más competitivo	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
21	PREGUNTA16	Númerico	8	2	Los costos de transporte al Puerto representan un porcentaje importante de los costos logísticos	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
22	PREGUNTA17	Númerico	8	2	Los tiempos de embarque permiten cumplir los tiempos pactados con los compradores	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
23	PREGUNTA18	Númerico	8	2	Los tiempos para los trámites portuarios ocasionan pérdidas de competitividad	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
24	PREGUNTA19	Númerico	8	2	La frecuencia del servicio para las rutas requerida son las adecuadas para programar de manera eficiente los envíos	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
25	PREGUNTA20	Númerico	8	2	La frecuencia del servicio para las rutas requeridas es menor a las frecuencias ofrecidas en el puerto del Callao.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
26	PREGUNTA21	Númerico	8	2	El acceso para el Puerto General San Martín se encuentra en óptimas condiciones.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
27	PREGUNTA22	Númerico	8	2	Se tiene acceso al Puerto General San Martín desde cualquier punto de Ica.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
28	PREGUNTA23	Númerico	8	2	El Puerto General San Martín cuenta con la infraestructura para mantener la cadena de frío	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
29	PREGUNTA24	Númerico	8	2	La infraestructura del Puerto General San Martín es adecuada para la eficiencia logística.	(1,00, M...	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada

Anexo 14 Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores	
¿Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín?	Determinar la relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín	Existe relación entre la competitividad exportadora de la uva de la región Ica y el desarrollo del Puerto General San Martín	Competitividad exportadora	
			Dimensiones	Indicadores
			1 Costos	-Costos de manipuleo. -Merma.
1. ¿La nueva tarifa del Puerto General San Martín permite una mejora en la competitividad de la uva exportada por el puerto de Ica?	1. Identificar la relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de Ica	1. Existe relación entre los costos del Terminal Portuario General San Martín y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica	2 Innovación	-Procesos innovadores. -Capacidad tecnológica.
			3 Mercado	-Cuota de mercado. -Tendencia de cuota de mercado.
2. ¿Han mejorado los tiempos de servicios portuarios, debido a la implementación de nuevas tecnologías en el Puerto de Ica?	2. Determinar la relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica	2. Existe relación entre el tiempo de servicios portuarios y la competitividad exportadora de la uva de la región Ica	Desarrollo portuario	
3. ¿Existe relación entre las mejoras en infraestructura del puerto General San Martín y el incremento de movimiento de contenedores de uva?	3. Determinar la relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica	3. Existe relación entre la infraestructura de transporte y la competitividad exportadora de la uva en la región Ica	1 Costos	-Costos logísticos portuarios -Costos de transporte al puerto.
			2 Tiempo	-Tiempos de servicio portuario -Frecuencia del servicio
			3 Infraestructura	-Conectividad interna -Condiciones del puerto

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Índices
Competitividad exportadora	Interrelación de los diversos elementos que determinan el incremento de la productividad y el contexto que las rodea y que les permite utilizar de manera eficiente los factores productivos. (Plan de Competitividad del Perú (2008))	Conjunto de ventajas competitivas tanto internas de la empresa como del estado para exportar un producto a un precio y calidad competitivo en comparación a sus pares extranjeros	Costos	Costos de manipuleo	Los costos de manipuleo disminuyen considerablemente al enviar los contenedores por el puerto de Pisco.	Muy de acuerdo, de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, desacuerdo, muy en desacuerdo.
				Merma	El Terminal portuario de Pisco mejor implementado reduce la merma del producto exportable.	
			Innovación	Procesos innovadores	El Terminal portuario de Pisco mejor implementado lo haría dejar de exportar desde el puerto del Callao.	
				Capacidad tecnológica	Los costos arraigados a la cadena de frío de su producto disminuyen si utilizara el terminal portuario San Martín	
			Mercado	Cuota de mercado.	Considera la innovación importante dentro del rubro de su negocio	
				Tendencia de cuota de mercado	Contar con un área de investigación y desarrollo es importante para la competitividad de la uva	
Desarrollo portuario	Desarrollo portuario incluye las estrategias para lograr sistema portuario competitivo. (Plan de Desarrollo Portuario 2007 - 2030, México (2018))	El desarrollo portuario se define como reforzamiento de las estrategias de infraestructura portuaria para conseguir un sistema portuario competitivo.	Costos	Costos logísticos portuarios	La tecnología aporta mucho a sus operaciones diarias	Muy de acuerdo, de acuerdo, ni de acuerdo ni en desacuerdo, desacuerdo, muy en desacuerdo.
				Costos de transporte al puerto	El conocimiento adquirido en el tiempo es importante para la implementación de innovaciones en su negocio	
			Tiempo	Tiempos de servicio portuario	Le afectan las limitaciones del puerto general San Martín para llegar a nuevos mercados internacionales	
				Frecuencia del servicio	La reacción a los cambios mejoraría en el mercado internacional si contase con un terminal portuario en Pisco mejor implementado	
			Infraestructura	Conectividad interna	El uso del terminal portuario de Pisco es necesario para acompañar la tendencia al alza de la exportación de uva y mejorar su competitividad	
				Condiciones del puerto	Se animaría a negociar la llegada de su producto a nuevos mercados internacionales si se implementa adecuadamente el terminal Portuario de Pisco	